

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXX — Vol. XXXIV

Firenze, 29 Novembre 1903

N. 1543

Sommario: Nessun equivoco — Le Casse di Risparmio e la tassa di manomorta — *** La questione ferroviaria — Il progresso economico dell' Australasia dopo l'ultima crisi — Rivista bibliografica. *Bassano Gabba.* Dottrine religiose e sociali del conte L. N. Tolstoj — Dr. *Ch. Diverneresse.* Les lacunes de la loi sur les accidents du travail — P. *Leo Petrisch.* Zur lehre von der überwälzung der Steuern — Ferd. *Lassalle.* Capital et travail — Paul *Lafargue.* Les trusts américains — Emile *Boutmy.* Elements d'une psychologie politique du Peuple américain — Rivista economica (*I proventi del Lotto e il contributo dell'Italia meridionale - Commercio inglese - Commercio francese - L'industria degli Stati Uniti secondo una Commissione tedesca - La produzione del ferro nel 1902 - Il consumo del cotone nel mondo - L'inchiesta dell'Ufficio del Lavoro sull'età, sui salari e sulla fecondità delle operaie*) — Società delle Strade Ferrate per la Rete Mediterranea — Strade Ferrate della Sicilia — Il materiale rotabile delle ferrovie 1885-1903 — Cronaca delle Camere di Commercio (Unione delle Camere di Commercio. VII Sezione del Comitato Esecutivo, Alessandria) — Mercato monetario e Banche di emissione — Rivista delle Borse — Società commerciali ed industriali (Rendiconti di assemblee) — Notizie commerciali — Avvisi.

Nessun equivoco

(All'Avanti!)

L'Avanti! si occupa dell'articolo che abbiamo scritto intorno ai rapporti tra le Acciaierie di Terni e lo Stato.

In sostanza l'Avanti!, non dice, e non poteva dire che le cose da noi dette non sieno esatte; solamente alla nostra asserzione che la Marina « ignara come è per necessità di cose, della ampiezza del margine tra il prezzo convenuto ed il costo di produzione », l'Avanti! oppone un « alto là » asserendo che questa ignoranza « non è nè può esser vera. »

E siccome noi teniamo ad aver detto cose esatte, aggiungiamo che questa ignoranza dipende da due elementi: — primo, dal fatto che le Acciaierie di Terni col miglioramento tecnico, con la abilità maggiore ottenuta nell'esercizio, con la sostituzione di nuovi metodi ecc. ecc. ha potuto mano a mano diminuire il costo di produzione; — secondo, che la entità di questa diminuzione del costo di produzione non si poteva conoscere che a lavoro finito.

Quindi a priori la entità del margine possibile poteva essere ignorato così dalle Acciaierie come dalla Marina; e solo le risultanze finali, che si manifestarono in larghi dividendi, potevano fare conoscere che il margine era stato grande.

Chiarito su questo punto il nostro pensiero, non occorre che diciamo all'Avanti! che le nostre osservazioni erano affatto obbiettive e non miravano nè a difesa del querelante nè ad aggravio del querelato, ma soltanto a mettere in luce che l'errore sta nel sistema.

L'Avanti! senza negare la nostra conclusione ci avverte che finchè si gridava contro il sistema nessuno se ne accorgeva e la coscienza pubblica restava impassibile e assente.

Oportet ut adveniant scandala, dice in sostanza l'Avanti! e può aver ragione; — ma

noi crediamo che quando dalle accuse contro il sistema si passa alle accuse contro le persone, non basti più il convincimento di difendere una buona causa, ma occorre avere e fornir subito la prova chiara e lampante di quanto si è affermato; senza di ciò si fa più male che bene anche alla causa buona; perchè, in generale, la assoluzione dalle gravissime accuse non provate, coinvolge a danno della verità, la assoluzione anche per le minori accuse di cui si potesse avere qualche indizio.

Dato il convincimento generale che tanto nella amministrazione della Marina come in quella della Guerra vi sia molto da correggere e molto da risparmiare, crede l'Avanti! che possa giovare a fare la luce, che tutti desideriamo, il metodo di accusare per cento quando non si è capaci che di destare un vago sospetto che per due o per tre?

L'effetto sarà che i più diranno.... ma se sono accuse quasi tutte infondate! — E la luce rimane più a lungo fuori dalla finestra.

Siamo di opinione affatto opposta all'Avanti! che crede che la campagna contro l'on. Bettolo sia contro il sistema.

Dinanzi ai tribunali non si hanno vittorie contro i sistemi se non quando si portino prove schiaccianti; — è in Parlamento dove si combattono i sistemi.

Certo il metodo seguito dall'on. Ferri fa molto rumore, ma non sempre si è davanti a Gerico le cui mura caddero al suono delle trombe.

LE CASSE DI RISPARMIO e la tassa di manomorta

Si è dibattuta più volte, in passato, la questione dell'indole delle Casse di risparmio. Sono esse opere pie, oppure istituti di credito? E se vanno considerate come istituti di credito sono in tutto assimilabili agli altri istituti che esercitano il credito, oppure hanno qualche carattere

lor proprio. La questione ha una importanza non lieve, tra l'altro per le conseguenze fiscali. Se infatti esse fossero da considerarsi come opere pie, allora secondo la legge sulla tassa di manomorta (13 settembre 1874) dovrebbero venire assoggettate alla detta tassa nella misura del 4,80 per cento di rendita in conformità all'art. 3 della legge succitata; se invece vanno ritenute per istituti di credito, allora non sarebbe il caso di parlare di tassa di manomorta, ma di qualche altro aggravio più conforme alla loro indole.

La questione è stata esaminata or non è molto dal sig. Raffaele Santarelli di Foligno e nel suo breve studio sono ricordate le ragioni per le quali le Casse di risparmio non si possono considerare come opere pie. « Avuto riguardo, egli scrive, allo scopo benefico cui mirano, quello cioè di facilitare la economia e il risparmio degli operai e di ogni genere di salariati e di migliorarne così la condizione economica e morale, dovrebbero considerarsi quali istituzioni di beneficenza; se invece esse si esaminano riguardo al mezzo di cui si servono, cioè quello di raccogliere denaro e di farlo fruttare a beneficio dei depositanti, in allora si dovrebbero considerare quali istituzioni di credito ». In realtà a noi pare che se originariamente il loro carattere di opera pia era prevalente, oggi le casse di risparmio hanno quello di istituti di credito *sui generis*. L'opera pia ha scopi di beneficenza che raggiunge coll'impiego delle rendite fornite da un patrimonio; la cassa di risparmio non è col proprio capitale che rende dei servizi a chi di essa si vale, ma col reinvestire i capitali ricevuti in deposito, ottenendo così la possibilità di pagare un interesse ai depositanti. Il capitale è utile e necessario per avere una garanzia da offrire ai depositanti, specie nei primordi della esistenza delle Casse di risparmio. Ma il considerarle oggi come opere pie sarebbe veramente come voler disconoscere la natura e la complessità dell'attività che le casse spiegano, il loro modo di funzionare, i fini che si propongono di raggiungere, i mezzi con cui vi pervengono.

Lo stesso potere esecutivo ha dimostrato di non potere, nè volere considerarle come opere pie; perchè mentre la legge del 1859 sulle Opere pie le considera per tali, il decreto 7 luglio 1862 le pose sotto l'immediata dipendenza del Ministero del Commercio, anziché di quello dell'Interno. È vero che successivamente veniva fatta una distinzione tra le Casse di risparmio mantenute da Opere pie od esercitate a precipuo fine di beneficenza, e quelle fondate da privati o mediante la costituzione di una Società, stabilendo che le prime dipendessero dal Ministero dell'Interno e le seconde da quello del Commercio. Ma il decreto 26 giugno 1864 stabiliva che le Casse, tutte indistintamente, fossero sotto la dipendenza del Ministero del commercio, come lo sono tuttora per la legge 15 luglio 1888. Ciò fu deciso, come diceva una circolare del Ministero dell'interno, « sulla considerazione che a giudicare dell'indole di una istituzione, non basta studiare le intenzioni del fondatore, ma conviene eziandio ricercare gli effetti principali che essa produce, es-

sendo quelli che più profondamente le imprimono il carattere. Ciò massimamente rispetto alle Casse di risparmio, le quali non hanno per intrinseca e propria indole la beneficenza, ma più propriamente il *credito* e il *risparmio*. Esse sono destinate ad eccitare la parsimonia del popolo, alimentando nel suo animo sentimenti di previdenza, epperò beneficano. Esse inoltre operano col credito, quindi effettuano, col denaro ricevuto in deposito, investimenti di varia natura, cioè tengono conti correnti, scontano ordini privati, ecc. Dal che si dovette riconoscere che le Casse di risparmio, benchè erette con fini benefici, non possono considerarsi Opere pie, tanto più che esse ricevendo capitali, sui quali corrispondono un interesse, debbono ritenersi quali vere istituzioni di *credito*, e perciò devolute al Ministero del Commercio ».

Tali principii furono applicati anche dalle autorità giudiziarie e così all'opinione più antica che dava alle Casse di risparmio carattere e qualità d'istituzione di beneficenza era venuto man mano sostituendosi l'altro che conferiva alle medesime uffici d'istituto di credito. Ma qui si può appunto domandare se trattasi di istituti di credito commerciale, oppur no. E alcuni ritengono che non sieno da considerarsi come enti che esercitano il credito commerciale perchè non hanno lo scopo di lucro. Tuttavia, a noi pare non si possa disconoscere che anche le Casse di risparmio il lucro lo cercano col procurare di reinvestire nel modo migliore i capitali ricevuti in deposito, appunto per dare ai depositanti il maggior interesse, compatibile con la solidità degli impieghi dati ai depositi.

E non sarebbe difficile dimostrare, con la statistica delle Casse di risparmio, i lucri che esse hanno saputo ottenere. Ma non è ora questo il punto in esame. Ciò che interessa, è di vedere se può loro applicarsi la tassa di manomorta. E da ciò che si è detto, emerge chiaramente che no. Il signor Santarelli nello scritto già citato osserva che « è negli istituti di beneficenza che si riscontra la perpetuità, la indefettibilità della sostanza che è dotazione e fondamento di siffatte aziende; è in queste istituzioni che il patrimonio deve rimanere intangibile, integro, sia pure se per intenti amministrativi desso subisca delle trasformazioni; è in queste istituzioni che la sostanza ha carattere di perpetuità, perchè dessa deve considerarsi eterna o almeno deve durare quanto la miseria umana ». Tale condizione non si presenta nelle Casse di risparmio. Eppure al capitale e alla riserva per esagerato fiscalismo si è voluto addossare la tassa di manomorta, per il concetto erroneo della perpetuità di tali istituzioni. E il sig. Santarelli osserva al riguardo: « Il patrimonio di una Cassa di risparmio anzitutto, pel come venne formato, subisce delle continue e diurne trasformazioni seguendo in ciò il movimento della materia amministrabile, da cui ha principio e incremento.

Esso è immedesimato nella consistenza tutta dell'Istituto, ed è costituito dalla differenza dell'attivo depurato del passivo, perchè appunto non è separato amministrativamente (e non sarebbe facile il farlo) dagli elementi che lo de-

terminarono. Ora esso patrimonio subisce le vicende or liete, or tristi del credito, epperò aumenti e diminuzioni. Difficilmente rimane stazionario, in quantochè difficilmente può concepirsi che le competenze nette di un esercizio sieno uguali ad un altro; così dicasi per le sopravvenienze, essendo e competenze e sopravvenienze i soli elementi che determinano l'aumento o la diminuzione del patrimonio. Dunque il patrimonio di una Cassa non è costante, e come oggi per effetto del credito può prosperare, per la stessa ragione può rimanere diminuito, reso esiguo, assorbito anche totalmente dalle stesse non liete vicende del credito.

Ma in un'Opera pia non può concepirsi quello che è possibile in una Cassa di risparmio. Il patrimonio dei miseri può rimanere stazionario, subire degli aumenti (ed è sperabile che ciò sia sempre) ma non può e non deve subire diminuzioni, perchè esso poggia sulla integrità, sulla intangibilità della sostanza e segue concetti amministrativi tutti propri, tassativi, da cui non può derogare, perchè l'Ente pio non può disporre che delle sole rendite, siano ragguardevoli o no, siano sufficienti o non ai bisogni della beneficenza. E per di più le Opere pie possono tener separata la gestione del *patrimonio non disponibile dai capitali disponibili*, cioè possono agevolmente tenere a sé la *gestione economica* che è appunto il capitale disponibile per la beneficenza; e ciò per la ragione opposta a quanto riguarda un Istituto di credito, che cioè, gli utili non si confondono, non si immedesimano col capitale che li ha determinati. Dunque può ritenersi il concetto di indefettibilità, di perpetuità nelle Casse di risparmio? E' ozioso insistere per dimostrare che no.

La giurisprudenza più recente in materia va considerando la questione in maniera più lata e più liberale. Mentre per lo addietro le Corti che si pronunziarono in merito ritenevano dovere le Casse di risparmio sottostare alla tassa normale di manomorta nella misura del 4.80 0/0, oggi invece alcune inclinano a ritenere che « le Casse di risparmio quando abbiano per fine la carità e la beneficenza hanno diritto al trattamento di favore » cioè alla liquidazione della tassa minima di cent. 60 per cento della loro rendita imponibile. Ma non basta, il sig. Santarelli crede debba cessare ogni restrizione e non applicarsi affatto la tassa di manomorta.

Crediamo noi pure che la tesi sostenuta dal signor Santarelli sia fondata su ragioni di fatto inoppugnabili. Però esclusa la tassa di manomorta, quale regime fiscale deve applicarsi alle Casse di risparmio, posto che non possano in tutto assimilarsi agli Istituti di credito commerciale? Su questo punto pare discuteranno in un prossimo convegno le Casse di risparmio e faranno certo cosa utile ad approfondire l'argomento e a suggerire al legislatore i criteri per l'applicazione di un regime fiscale consentaneo all'indole delle Casse medesime. Non mancheremo in quella occasione di tornare sull'argomento.

LA QUESTIONE FERROVIARIA

Pubbllichiamo con piacere questo notevole articolo che ci viene favorito da un autorevole parlamentare:

Nel momento nel quale sta avanti al paese la questione ferroviaria, non è forse superfluo il far conoscere le condizioni nelle quali questo servizio si è svolto, durante tutto questo tempo, ossia sotto il regime delle convenzioni e nelle quali le Società si sono trovate costrette ad operare.

Non già che questo stato di cose non sia di pubblico diritto e che ognuno non potrebbe conoscerlo, ma il fatto dimostra che non è a conoscenza del pubblico, altrimenti non si spiegherebbero le frequenti accuse dentro e fuori al Parlamento e gli apprezzamenti e gli argomenti che se ne traggono per le future deliberazioni in riguardo all'esercizio ferroviario.

Il procedimento più semplice allo scopo è di desumere le condizioni nelle quali si è svolto l'esercizio privato da un rapido sguardo gettato sulle linee generali che sono la base delle convenzioni che hanno regolato l'esercizio ferroviario dall'epoca della loro stipulazione.

E da un rapido e appena superficiale sguardo sulla posizione che da quelle vien fatto alle Società contraenti, sorge spontanea una domanda di carattere generale con applicazione speciale e diretta al soggetto che ci occupa, e cioè: Quale è la società, qualunque sia l'intrapresa alla quale intende, che possa operare con successo senza poter disporre liberamente nè delle sue entrate, nè delle sue spese, nè del suo personale?

E nel caso speciale del servizio ferroviario, come fare il servizio e supplire ai suoi molteplici bisogni, dalla più o meno accurata soddisfazione dei quali dipendono gl'interessi e la vita delle popolazioni, senza potere provvedere all'uso e nel momento voluto al materiale sia fisso, sia mobile, necessario per servizio.

La proprietà del materiale di esercizio appartenendo allo Stato ogni alterazione, diminuzione o accrescimento di questo ne dipende, nè può effettuarsi senza il consenso e l'approvazione dello Stato. Ora come rispondere della sicurezza dei treni, del loro numero, della loro capacità, della loro puntualità quando per provvedere agli acquisti ed ai lavori indispensabili all'uso si deve avere ricorso ad un altro ente che non è la stessa società, e che questo ente è il Governo, il quale per ragioni sia finanziarie, sia politiche, sia semplicemente di procedura amministrativa, non è in molti casi in misura di corrispondere a quei bisogni, e in ogni caso non è quasi mai in misura di corrispondervi in tempo utile? Le società si sono quasi sempre travagliate e il pubblico si è grandemente risentito di questo dualismo nella parte la più essenziale di questo servizio.

Anche solamente i ritardi nel corrispondere a certe urgenti esigenze, possono grandemente reagire sulla puntualità, la correttezza e anche la sicurezza del servizio. Talvolta, quando il Governo non si è trovato in condizioni di prov-

vedere al bisogno specialmente pel materiale mobile si è proceduto per espedienti: e le società per incarico ricevute dal Governo stesso hanno dovuto per mezzo di speciali convenzioni pur di non rimanere senza il materiale, contrarre grossi mutui per provvedere ai bisogni più urgenti pagando un interesse superiore a quello che le veniva corrisposto dal Governo. Basterebbe questo fatto per dimostrare l'utilità dell'opera delle società che provvedono e assumono a difetto di meglio a loro carico gli eventuali rimedi a questo male essenziale e costante, ma vale anche a dimostrare il disagio nel quale si trovano dovendo incontrare in questi casi eventualmente anche una perdita ingiustificata. Ma tutto ciò non vale neppure a sanare il male per sé stesso e cioè quello di non trovarsi la società nella possibilità di provvedere liberamente così largamente come è necessario e al momento voluto alle più importanti ed urgenti esigenze del servizio.

E ora, da questo primo passando ad un secondo punto non meno importante si presenta ovvio alla mente il concetto che per il suo mantenimento lo svolgimento l'incremento, l'esercizio ferroviario dovrebbe bastare a sé stesso: e sta in fatto che vi basterebbe largamente. Ma perchè ciò avvenga bisognerebbe che la stessa mente dirigente che provvede alle spese potesse governare in corrispondenza le entrate. Confrontando e mantenendo i rapporti fra l'attivo e il passivo, ossia proporzionando le tariffe al servizio e viceversa, migliorando ed estendendo i servizi in rapporto con il loro prodotto, si potrebbe e si dovrebbe raggiungere, secondo che insegna l'esperienza di altri paesi, il servizio più conveniente e più utile tanto per le convenienze dei viaggiatori che per quello dello Stato con il massimo buon mercato e al tempo stesso con vantaggio dell'economia generale del paese.

E quindi una certa facoltà e libertà di regolare e modificare le tariffe è integrale di ogni amministrazione ferroviaria che voglia corrispondere ai suoi alti scopi così importanti per la vita sociale ed economica del paese.

S'intende bene che per ragioni di altissimo interesse pubblico lo Stato non possa disinteressarsi né lasciare una piena libertà, alle amministrazioni ferroviarie in riguardo alle tariffe. Ma quella influenza dovrebbe esser limitata e piuttosto negativa che positiva lasciando il più possibile libero lo svolgimento del dare ed avere dell'azienda secondo le convenienze ed i bisogni del servizio. In Italia teoricamente e praticamente le tariffe sono nelle mani del Governo e l'azione della società è quasi nulla per regolare le sue entrate anche più che non lo sia per le sue spese. Quante volte il Governo con un aumento di tariffa ha tentato supplire alle deficienze delle casse-pensioni o agli improvvisi incrementi di salari! Egli è così che le tariffe ferroviarie italiane sono le più alte forse del mondo non certo per opera delle società. Ed egli è così che le risorse nell'amministrazione ferroviaria sono paralizzate dall'altezza delle tariffe e non sono meno paralizzati gli effetti benefici che dalla facilità e buon mercato dei trasporti risulterebbero non solo per l'incremento che ne addiverrebbe

alla attività sociale ma altresì per il benessere e la prosperità nazionale.

L'ultima e non la meno grave difficoltà nella quale versa il servizio ferroviario e le amministrazioni che lo conducono consiste nelle condizioni nelle quali essa si trova in presenza del suo personale.

Avendo appartenuto alle antiche Società fuse e rifuse nella presente combinazione, questo personale è passato alle Società con dei diritti determinati tanto per la sua permanenza in servizio, quanto per le carriere, le pensioni, ecc. Il Governo nelle convenzioni ha sanzionato questo stato di cose e considera questo personale assai più come proprio che come appartenente alle Società, in modo che queste non hanno sopra il loro personale né il prestigio né l'autorità voluta e praticamente non possono disporre che dentro dei limiti assai ristretti. E per esempio esse non possono, meno casi gravi, ed eccezionali privarsene quando non rispondano per una ragione o per l'altra al loro compito, senza andare incontro a reclami e a processi pei quali il più sovente alle Società tocca la peggio, e pei quali non di raro oltre il danno patito si trovano esposte a rifare danni e interessi.

Naturalmente questo regime si presta a seri inconvenienti. Citeremo un esempio per rendere chiaro questo lato della situazione.

Da lungo tempo si lamentavano e si lamentano furti nei bagagli dei viaggiatori e nelle merci. Essi sono fatti in condizioni che non possono essere altrimenti commessi che dagli agenti ferroviari. A vari reclami fatti in proposito alle amministrazioni esse hanno dovuto declinare la responsabilità non potendo privarsi dagli agenti che ritenevano probabilmente colpevoli perchè mancanti di documenti bastanti per scuotere con qualche probabilità di successo la inamovibilità garantita dalle leggi, dalle convenzioni, e dalle usanze agli impiegati ferroviari.

Qualche anno fa qualcuno mosso dal grave danno che risentivano i cittadini dalla poca sicurezza della loro proprietà quando era affidata alle ferrovie e ancora più dall'apprensione del discredito che da questi ripetuti furti, a carico dei viaggiatori forestieri, gettavano sopra la moralità e la regolarità dei servizi in Italia, mosse interpellanza in una delle assemblee politiche del Regno proponendo che si facesse una inchiesta in proposito.

Non giova dire che di questa inchiesta non si parlò mai più. Ma quale fu la sorpresa del proponente quando pochi giorni dopo il Parlamento votò invece un'inchiesta sopra le amministrazioni per inquirenne non se gli impiegati facevano il loro dovere, ma se le amministrazioni si conducevano abbastanza bene a loro riguardo.

Le conclusioni di questa inchiesta sono note. E qualunque giudizio il più indulgente e favorevole si voglia portare su quel documento, non è men vero che esso ha profondamente scossa l'autorità e la disciplina nel corpo ferroviario. E gli effetti di quella inchiesta si sono veduti nello sciopero generale minacciato l'anno scorso.

Anche in questo ultimo fatto gli scioperanti hanno avuto ragione loro, e il Governo è stato talmente da loro parte che lo Stato ne ha pagato

una gran parte dell'importo ingentissimo. Noi non intendiamo giudicare se vi fossero dei mali o dei torti da riparare. Ma si può dubitare ad ogni modo dei metodi posti in opera per ripararvi e se le inchieste e gli scioperi siano il modo migliore.

Ad ogni modo si comprende facilmente come sia difficile amministrare un servizio che porta con sé tanta responsabilità con un personale sopra il quale la Società, non ha azione individuale perchè l'individuo è protetto da regolamenti e convenzioni contro ogni eventualità, e sopra la massa che trova nelle sue ribellioni larga tolleranza se non appoggio nel Governo e nel Parlamento.

Noi non intendiamo discutere nè giudicare il principio, noi constatiamo gli effetti: come fare procedere regolarmente un servizio così delicato che richiede migliaia e migliaia di agenti in queste condizioni di autorità da un lato e di disciplina dall'altro?

Siccome logica conseguenza di questo stato di cose le Società ferroviarie in Italia hanno fatto per circa 20 anni il servizio di trasporto per tutto il paese, senza potersi procurare secondo il bisogno il materiale, sia fisso, sia mobile che occorreva, con un unico binario in talune delle principali linee, con un'armatura delle strade sovente imperfetta, con delle stazioni insufficienti; senza potere modificare le tariffe secondo che richiederebbe l'utile del paese anche più che quello delle stesse Società, e finalmente con un personale pressochè inamovibile e che sta per sé e tratta con l'amministrazione da pari a pari per gli stipendi, per le ore di lavoro, per la disciplina e per ogni altro riguardo che si attiene alla sicurezza del servizio nonché si riflette sul bilancio ossia sulla possibilità di essere o di non essere della intrapresa.

Giova ripetere ancora una volta che noi non discutiamo i principi e le cause dalle quali questi effetti emanano, delle quali alcune possono avere avuto in una certa misura e soprattutto astrattamente parlando la loro ragione d'essere. Noi intendiamo solamente constatare fatti e quindi le condizioni nelle quali si sono trovate ad operare in questi ultimi anni le Società ferroviarie in Italia.

II.

In questo stato di cose se vi è da meravigliarsi di qualche cosa si è che il servizio abbia potuto procedere così relativamente bene come ha proceduto e si sia in esso manifestato un costante progresso sia per la celerità del percorso, sia per il numero dei treni, sia per gli accomodamenti delle vetture, per la trazione e per la tenuta del personale. Un viaggiatore che non fosse stato per 20 anni in Italia, certo non lo riconoscerebbe da quel che era il nostro servizio ferroviario. E così a modo d'esempio giova notare per quel che concerne la trazione come una di queste Società, la prima, abbia in questi ultimi tempi adottato con ottimi risultati la trazione elettrica con corrente oltrapotente, tentativo che ha riscosso gli applausi di tutti i competenti in materia. È stata quella stessa So-

cietà che con capitali nazionali e con struttura autonoma, esempio allora da noi più unico che raro, ha prima stabilito e poi mantenuto per quasi mezzo secolo il servizio ferroviario per una gran parte d'Italia. Un esperimento congenere è stato fatto dalla Società della rete Mediterranea con eguale riuscita.

Ma fra i benefici recati al paese dalle Società ferroviarie non conviene dimenticare la Stazione Marittima di Venezia che sembra voglia ridare vita al commercio languente di quella illustre città che questa deve in grandissima parte alle cure che ne ha preso la Società delle ferrovie meridionali.

Oggi una corrente dell'opinione è contraria alle grandi Società, come se tutte le grandi intraprese che onorano il progresso umano non non fossero dovute alle grandi Società che sono state e sono uno dei più efficaci e poderosi trovati della civiltà moderna. Ma anche per coloro che le avversano non è una ragione per non rendere loro giustizia, e constatare i risultati che hanno ottenuto.

E intanto il fatto sta che mediante queste Società, l'Italia ha avuto appena nello spazio di mezzo secolo la sua rete di strade ferrate ormai completa costruita, mantenuta e servita col minimo intervento e responsabilità dello Stato e del Governo, meno per quel che concerne la parte finanziaria delle costruzioni per le quali e per il modo con cui è stato condotto, nè gli organi governativi meritano gran lode, nè il paese ha ragione di esserne molto soddisfatto.

Ma per tutto il resto e cioè per quel che riguarda l'esercizio ferroviario, l'Italia non ha avuto gran fatto a lamentarsi di questo regime.

Ma a questo punto del nostro ragionamento ci occorre di richiamare l'attenzione su quel che abbiamo più sopra affermato, e cioè che il servizio ha proceduto relativamente bene; e spiegare quel che deve intendersi per quella parola che potrebbe altrimenti apparire come una larvata critica. Noi abbiamo voluto con quella parola solamente stabilire il rapporto fra i risultati ottenuti e i mezzi dei quali le Società disponevano per ottenerli. Onde si posano e si impongono naturalmente alcune questioni.

Quali sarebbero stati i risultati di questo servizio se non fosse stato intralciato, paralizzato dalle singolari condizioni che gli vengono fatte nei suoi rapporti con lo Stato? Cosa sarebbe avvenuto del nostro esercizio ferroviario, se le Società avessero potuto liberamente provvedere al materiale fisso e mobile secondo che al momento occorreva? Quali altre sarebbero state le risorse di cui questo servizio avrebbe potuto disporre, e in quanta misura questo avrebbe potuto conferire allo svolgimento economico della nazione, se mediante una savia ed accorta manipolazione delle tariffe, si fossero potute queste mettere in rapporto con le esigenze del traffico e al tempo stesso con i bisogni economici del paese?

Si potrebbe continuare a lungo con questa serie di domande, riassumendo le quali si pone netto il problema del servizio ferroviario in Italia, concludendo che i mali che si possono lamentare in Italia in questo servizio, quantunque

sieno minimi per quel che potrebbero essere, consistono nella mancanza di omogeneità e di unità nell'organizzazione del servizio stesso e come per legittima conseguenza la sua soluzione e il rimedio a quei mali consiste nel ricostituire quella omogeneità e quella unità in un ente unico che possa organizzare i redditi e il personale in rapporto col traffico e col servizio e proporzionare questi con quelli, in una parola nel proporzionare alle responsabilità i mezzi per corrispondervi e disimpegnarli.

Noi non intendiamo con ciò di accennare all'uno o all'altro esercizio o privato o di Stato. La tesi da noi sostenuta si applica egualmente all'uno e all'altro. Solamente che nel caso dell'esercizio di Stato, tutti i poteri sono necessariamente concentrati nel governo. E quindi in questo caso non sarebbe da preoccuparsi di questo lato della questione.

Bensi in questa ipotesi sorgono questioni non meno gravi. E principalmente la più importante di tutte è che manca in questo caso il concetto dominante di queste nostre considerazioni, e cioè che il servizio ferroviario per prosperare e per conferire alla prosperità del paese deve essere una industria che si alimenti da per sé stessa, e non un nuovo compito e un nuovo aggravio e il più grave di tutti quelli che già opprimono l'amministrazione dello Stato. L'esercizio di Stato non è e non può essere una industria, esso diviene una funzione di Stato e perciò non si alimenta delle sue sole risorse, ma ha a sua disposizione quelle dei contribuenti. Il suo capitale è un debito dello Stato, le sue spese gravano il bilancio dello Stato. E non vi è ragione sufficiente perchè le relative entrate vi corrispondano. Tutti i servizi di Stato hanno tendenza ad essere passivi perchè ispirati da concetti ed interessi sociali e politici, non possono essere limitati dalle convenienze industriali. Negli esercizi di Stato, generalmente parlando, sono i contribuenti che pagano per quelli che se ne valgono, e siccome la potenzialità dei primi è indefinita, così gli oneri che dall'esercizio diretto dello Stato sono incalcolabili perchè dipendono da tante cause incontrollabili siccome le correnti politiche le esigenze popolari, gli interessi, le avidità e così via discorrendo. E d'altronde siccome quelli che se ne valgono, gli utenti in questo caso, hanno interesse a pagare il meno possibile, così nella stessa proporzione che si accrescono le spese tendono a diminuire le entrate, fino al minimo delle une in corrispondenza del massimo delle altre.

Quel che avviene per il dare e l'aver, si riproduce per il personale, il quale si cambia in una delle tante classi d'impiegati governativi con tutti i diritti ed i privilegi che aderiscono a quella classe. Ogni suo movimento acquista le proporzioni di un avvenimento politico. La parte economica, siccome la parte amministrativa di questo servizio divengono soggetto di lotte parlamentari e di agitazioni elettorali. E l'esperienza ormai abbastanza lunga che se n'è fatta, ne ha edotti della difficoltà di edificare sopra questi elementi combinazioni tecniche e finanziarie.

Se a queste considerazioni si aggiunge anche quella della mancanza d'iniziativa e d'interesse che pure sono i principali motori di tutte le grandi operazioni nel nostro tempo per sostituire l'azione automatica e disinteressata della burocrazia secondo che vuole un esercizio di Stato, ne consegue che questo modo di risolvere il problema ferroviario sfugge ad ogni concetto tecnico e finanziario per divenire un concetto esclusivamente politico.

Esso fa parte di tutto un sistema artificiale di concentramento che escludendo tutte le iniziative individuali o parziali che sono le più efficaci manifestazioni della vita civile assorbe ogni attività nello Stato riproducendo nella forma popolare il despotismo ereditario e personale con tutti i suoi inconvenienti e in più la mancanza di ogni responsabilità morale che nei governi popolari è una quantità nominale ma praticamente irrealizzabile e perciò nulla.

Ciò nonostante anche questa forma è stata tentata e la sua relativa riuscita dipende in gran parte dalla natura e dall'indole dei governi e delle popolazioni per i quali o alle quali si applica.

Alcuni fra i fautori dell'esercizio di Stato riconoscendo queste difficoltà, hanno creduto che si potessero eludere rendendolo autonomo. Ma come avviene sovente delle transazioni, anche questa anzichè correggerli partecipa ai difetti dei due sistemi, perchè mentre da un lato, l'autonomia paralizzerebbe l'azione del governo nella direzione tecnica ed economica dell'amministrazione ferroviaria, gliene lascerebbe intera la responsabilità finanziaria che è proprio quella che rende pericoloso l'esercizio di Stato. E quindi rappresenta anche questa un concetto meramente politico.

E come tale dell'esercizio di Stato sia diretto, sia mediante una direzione autonoma per ragioni che sarebbe troppo lungo esporre, desunto specialmente dalle condizioni generali del governo e delle popolazioni sembra non sia da consigliarsi l'esperimento o l'applicazione in Italia.

Ad ogni modo, appunto per essere un concetto politico, l'esercizio di Stato non è più un soggetto di discussione per noi che consideriamo la gestione ferroviaria come una delle più grandi, delle più attive e delle più benefiche industrie, destinate a vivificare l'attività sociale ed economica del nostro tempo; e che perciò non possiamo considerarlo come un istromento di governo, ma unicamente sotto quell'aspetto e perciò studiare i modi di renderla quanto più sia possibile attiva, prospera e produttiva.

Con ciò noi non possiamo nemmeno non riconoscere, siccome è stato già detto in proposito delle tariffe, come sopra questa industria collegandosi i più alti e più vitali interessi di Stato, non debba riservarsi la più assidua e la più efficace influenza e vigilanza dello Stato per tutta la parte che a quegli interessi si riferisce e particolarmente per tutto ciò che riguarda la regolarità dei servizi, la difesa nazionale, l'ordine pubblico e così via discorrendo. Ed è precisamente nel conciliare questi due termini os-

sia la più grande libertà tecnica ed economica colla maggiore disciplina amministrativa e politica del servizio ferroviario in chi lo esercita, che consiste il problema ferroviario, del quale del resto crediamo che non sia difficile se cercata di buona fede e senza preconcetti politici la soluzione.

Ciò nonostante non è il compito di un articolo di una Rivista per quanto accreditata di trattare a fondo ed esaurire un così grave e complicato soggetto. Ma bensì può esserlo quello di mettere l'opinione pubblica ed il governo stesso sull'avviso perchè le influenze politiche, le correnti interessate, le dottrine preconcette, le titubanze, i sospetti, le concessioni reciproche non cospirino di nuovo a produrre una di quelle combinazioni delle quali furono un curioso modello le passate convenzioni, per le quali chi ha la responsabilità non ha il modo per corrispondervi, e per le quali non solo la prosperità economica del paese, ma la vita e gli interessi dei cittadini non siano adeguatamente garantite dalla adozione di un sistema largamente concepito e arditamente applicato nel quale l'amministrazione o le amministrazioni fortemente costituite possano invece avere bensì il massimo della responsabilità ma con le corrispondenti facoltà per sostenerla.

È solamente sotto un tale regime che si svilupperà nel loro seno una equivalente iniziativa ed energia la quale non scompagnata dalla più severa disciplina potrà solo fare rifiorire, rendere fecondo da noi siccome lo è presso altre nazioni questo servizio che è stato finora malgrado tutti gli sforzi fatti, intrigato e paralizzato da ingerenze male concepite o applicate da conflitti d'interesse e di competenza, ma che solamente se alimentato da un regime più largo e più libero potrà metterci al paro con le sempre crescenti esigenze del paese e al livello delle altre nazioni.

Se a quest'effetto e cioè a non ripetere gli errori commessi e a non perpetuare uno stato irrazionale di cose dovessero valere le lamentele e le recriminazioni per quanto non sempre giustificate del passato, queste avrebbero raggiunto il loro legittimo scopo. E noi facciamo voto perchè così avvenga, anzichè servano ad alimentarne degl'interessi meno legittimi e sopra tutto dei giudizi meno pratici. E in questo caso anche se nel tempo passato qualche inconveniente si è potuto lamentare potremo ripetere anche noi con i nostri fratelli latini: « que à quelque chose malheur est bon ».

IL PROGRESSO ECONOMICO DELL'Australasia dopo l'ultima crisi

La sovracapitalizzazione del paese, l'abuso indicibile del credito, la sfrenata speculazione di compagnie e di privati conducevano, come è noto, l'Australia nel 1893 ad una crisi terribile, in cui sembrava naufragare quel movimento colossale di espansione economica, che nel famoso

boom degli anni precedenti aveva trovato il suo culmine. Rovinati gli affari, ridotti notevolmente i redditi, i profitti, i salari, scemate le importazioni e le esportazioni, diminuita in alcune colonie la stessa popolazione, il paese attraversava un periodo di depressione, da cui, cosa impressionante per una terra nuova, stentava a rialzarsi, essendosi aggiunti ai disastri finanziari una serie di cattive stagioni rovinose per l'agricoltura ed un forte ribasso nei prezzi della lana, il più ricco prodotto australiano, sul mercato mondiale. E già economisti e sociologi mossi dal preconcetto individualista cantavano quasi le esequie sul progresso economico dell'Australia, cui (dicevano) i mille freni opposti dal legislatore al libero corso dell'attività individuale, la politica dei governi ostile al capitalista, il socialismo di Stato, in una parola, scavavano inevitabilmente la fossa.¹⁾ Tanto più interessanti perciò riescono i dati statistici ufficiali raccolti dal Coghlan, l'eminente statistico della New South Wales, nell'ultima edizione della sua pubblicazione annuale sull'Australia, per cura del governo di Stato della N. S. W. e di quello federale australiano.²⁾ In questa nona edizione, più abbondante di materia delle precedenti per l'aggiunta di nuovi capitoli, il Coghlan, premesso un dettagliato schizzo storico dell'Australia dalle origini alla creazione della Federazione australiana, agli ultimi dibattiti e vicende parlamentari delle varie colonie (pp. 1-327) schizzo suffragato per di più da ottime tavole cronologiche (pp. 328-345), passa in rassegna minuta e coscienziosa tutta quanta la vita economica e sociale del paese in questo secolo e più di colonizzazione con un'abbondanza sempre crescente di dati, di informazioni, di cifre quanto più ci avviciniamo al momento attuale: area e confini, clima, prodotti, progresso industriale, terra e legislazione fondiaria, movimento demografico, composizione sociale, ferrovie, navigazione e commercio, accumulazione del capitale, finanze federali e di Stato, religione e cultura, tutto viene documentato a forza di cifre ufficiali in questo splendido volume d'oltre un migliaio di pagine in-4°, di carattere fitto. Vediamo dunque in esso quale è lo stato economico attuale dell'Australia paragonato, per quanto è possibile, con quello anteriore alla grande crisi.

La popolazione anzitutto, questo strumento primo del progresso economico, questo fattore, il cui sviluppo ha nei paesi nuovi un'importanza ben maggiore che nei vecchi, saliva nel 1901 a 4,544,434 ab. senza contare un 153,000 negroidi nel continente australiano ed un 43,000 Maoris nella N. Zelanda, mentre nel 1891 era di 3,809,895: nel corso del decennio si ha quindi un incremento annuo dell'1,78 0/0, incremento inferiore di gran lunga a quello dei decenni precedenti (3,34 nel decennio 1881-91, 3,60 in quello 1871-81, 4,39 in quello 1861-71, 11,27 in quello

¹⁾ Cfr. ad esempio PIERRE LEROY-BEAULIEU: *Les nouvelles sociétés anglo-saxonnes*. — (Paris, 1901) pp. VI-X; e PAUL LEROY-BEAULIEU: *De la colonisation chez les peuples modernes*. — 5ª ediz. (Paris 1902) II p. 407.

²⁾ F. A. COGLAN: *A Statistical Account of the seven Colonies of Australasia 1901-1902*. — Ninth Issue. (Sydney 1902).

1851-61 ecc.). Questa diminuzione costante nell'incremento della popolazione si deve all'abbandono completo da parte dei governi della politica di sussidiare l'immigrazione ed il venimento, data la grande distanza dell'Australia dall'Europa, dell'immigrazione libera non più attratta, come verso le metà del secolo scorso, dai sempre nuovi e sempre più abbondanti giacimenti auriferi. Così, mentre l'aumento demografico dal 1861 al 1901 era rappresentato solo per 780,895 anime dall'eccesso della immigrazione sull'emigrazione, era rappresentato invece per 1,910,392 anime dall'eccesso delle nascite sulle morti. Su questo eccesso infatti l'Australia deve ormai contare più che sulla debolissima immigrazione pel suo avvenire, eccesso nel quale essa riporta il primato su tutti i paesi civili. Ciò si deve non alla natalità, che va rapidamente diminuendo negli ultimi decenni (da 41,92 0/00 nel periodo 1861-65 a 27,31 in quello 1896-900), ma al coefficiente bassissimo di mortalità, che va esso pure abbassandosi di quinquennio in quinquennio (16,75 0/00 nel periodo 1861-65, 12,20 in quello 1896-900, 11,77 nel 1901), ed oggi è il più basso del mondo (meno della metà di quello italiano!).

Questo semplice fatto lascia intravedere le ottime condizioni materiali della popolazione australasiana, il tenore di vita delle cui classi inferiori non ha infatti riscontro con quello d'alcun altro paese. Il saggio dei salari, che dopo esser salito alle maggiori altezze al tempo del boom, precipitò dappertutto dopo la crisi, con riduzioni in certi casi anche del 25 0/0, è andato risalendo costantemente in questi ultimi anni fino a raggiungere o quasi l'antico livello: i falegnami, ad esempio, che nel 1896 erano pagati a Sydney ad 8 scellini al giorno, nel 1900 ne ricevevano 9,6 e nel 1901 ben 10. Così non solo l'uso della carne, cosa spiegabilissima in un paese allevatore per eccellenza, può essere in Australasia più largo che altrove (264 libbre all'anno per testa, cioè 4 volte tanto che in Germania, 2 volte e 1/2 che in Inghilterra, quasi il doppio che agli Stati Uniti per non scender all'Italia, dove è di 1/10 circa); ma anche quello degli articoli di consumo altrove quasi di lusso può essere largamente diffuso; ed il costo complessivo della vita può esser in Australia L. st. 38 sc. 0 pen. 7 per ogni abitante, cifra superiore di molto a quella data dal Mulhall pel Regno Unito (29, 14, 9), e per gli stessi Stati Uniti (32, 16, 2), cifra 3 volte e mezza circa quella calcolata per l'Italia (11, 11, 0). E nonostante che un alto livello di vita non sia il più adatto al risparmio, questo è andato sempre più aumentando: le sole casse di risparmio, che avevano in deposito nel 1891 per 15 1/2 milioni circa di sterline, nel 1901-902 ne ebbero per oltre 40 milioni con un deposito medio per depositante di L. st. 32, sc. 0, pen. 11.

La prosperità delle classi inferiori non è del resto che la conseguenza di quella generale del paese, che dopo un periodo di regresso ha ripreso con maggior lena la sua ascensione economica. La produzione totale australasiana, calcolata in L. st. 117,604,900 nel 1891, salì nel 1901 a L. st. 141,156,000, con un forte aumento

in tutti i rami di essa, se ne eccettui nella pastorizia.

L'allevamento in genere infatti, mentre dava nel 1891 un reddito complessivo di L. sterline 48,409,050 tra lana, carni da macello, latticini, cavalli, ecc., nel 1901 ne dava uno di L. sterline 46,860,000, conseguenza questa del ribasso nei prezzi dei prodotti più ancora che della riduzione dello stock animale dovuto alle cattive stagioni: questo se nel 1891 consisteva in 124,547,937 pecore, 11,861,330 bestie a corna, 1,785,835 cavalli e 1,154,553 porci, mentre nel 1901 contava solo 92,358,824 pecore, 9,827,433 bestie a corna, 1,905,172 cavalli ed 1,171,381 porci, rappresentava pur sempre in quest'ultimo anno un valore di L. st. 44,992,000 per le pecore, di 49,934,000 pel bestiame grosso, di 17,081,000 per i cavalli, senza contare i porci.

E contuttociò l'Australasia è ben lungi dal raggiungere la piena capacità d'allevamento, giacchè nessuno dei vecchi Stati (per non dire dell'Australia occidentale e del territorio settentrionale dove l'allevamento incomincia ora) si trova ancora in questa condizione: tenendo conto di tutte le possibili e probabili circostanze, favorevoli e sfavorevoli all'industria stessa, il Coghlan ritiene che essa possa col tempo nelle stagioni ordinarie arrivare a mantenere uno stock equivalente a 390 milioni di pecore od al loro equivalente in bestiame grosso (10 pecore su per giù abbisognano dell'area necessaria per 1 capo di bestiame grosso), cioè 180 milioni di pecore di più dello stato attuale!

Anche l'agricoltura, benchè non abbia, allo stato almeno attuale della scienza, probabilità di un grande avvenire (gli stessi pozzi artesiani tentati qua e là si rivelarono realmente più utili alla pastorizia che ad essa per la configurazione del suolo difficilmente irrigabile) pure ha fatto grandi progressi negli ultimi anni: grazie soprattutto agli sforzi costanti del legislatore di favorire la piccola proprietà agricola a costo delle grandi tenute pastorali, di stabilire sul suolo l'eccesso della popolazione urbana (al 1891 oltre il 50 0/0 della popolazione australasiana s'addensava nelle città, concentrazione urbana ignota nonchè agli altri paesi nuovi alla stessa Europa), la superficie coltivata da 6,790,462 acri nel 1891 (1 acre = 40 are) salì a 9,957,378 nel 1891, ed il raccolto complessivo valutato in L. st. 21,998,000 nel 1891 salì a L. st. 31,350,000 nel 1901, produzione agricola non grande se si confronta con quella dei maggiori prodotti europei (370 milioni di sterline la Russia, 284 la Francia, 262 la Germania, 210 l'Australia, 141 l'Italia, 126 il Regno Unito) e più ancora degli Stati Uniti (478 milioni), ma grandissima se ne consideriamo l'ammontare per testa pari a lire sterline 6, sc. 2 per abitante, cioè il più alto del mondo dopo la Danimarca (8,6), gli Stati Uniti (7,7), la Francia (7,3) ed il Canada (6,9).

La stessa produzione mineraria, la terza grande sorgente della ricchezza australasiana, che sembrava coll'esaurimento degli antichi giacimenti auriferi dover notevolmente scemare, salì invece nel decennio 1891-1901 da lire st. 13,450,690 a L. st. 29,972,007 grazie non solo ai nuovi giacimenti auriferi dell'Australia occi-

dentale ma anche alla maggior cura impiegata nell'estrazione dell'oro e più ancora allo sviluppo sempre maggiore delle altre risorse minerarie: l'oro infatti non rappresentava che 16 milioni dei 30 scarsi, sopracitati; il resto, cioè la metà, era rappresentato dal carbon fossile (3 1/3 milioni di L. st.), dall'argento (2 1/5), dal rame (oltre 2), dal ferro, antimonio, bismuto, platino, piombo ecc. Nè questa sorgente di ricchezza, per quanto a differenza delle prime due sia destinata col tempo a diminuire, verrà meno del tutto all'Australasia, data l'immensità del territorio.

Le industrie manifatturiere poi, per quanto siano ancora agli inizi in un paese dalla popolazione rarissima (ab. 1.50 per miglio quadrato inglese in media, con un massimo di 13.75 in Victoria ed un minimum di 0.20 nell'Australia Occidentale) e dalla vita prevalentemente (in alcune colonie esclusivamente) pastorale, trasformavano pur sempre nel 1901 una materia greggia del valore di L. st. 46,475,000 in una lavorata del valore di 80,596,000, dando un guadagno di L. st. 34,121,000 (di cui 18,218,000 in salari e 15,903,000 in profitti) ed impiegando 241,755 braccia ripartite per 14,227 stabilimenti.

Questo aumento della produzione trova il suo corrispondente logico in quello del commercio totale australasiano, che da L. st. 144,766,285 (di cui 72,705,247 di esportazioni e 72,061,038 di importazioni) nel 1891 saliva a L. st. 167,663,713 (di cui 87,766,862 di esportazioni e 79,886,851 d'importazioni) nel 1901: senonchè mentre il primo era relativo oltrechè assoluto, il secondo era solo assoluto, essendovi anzi una leggera diminuzione per testa (L. st. 37, scel. 14, penc. 11 per testa nel 1891; 36.11.8 nel 1901).

In questo commercio totale del 1901 l'interstatale fu rappresentato da L. st. 58,061,610; l'extraaustralasiano L. st. 109,602,103: di tale somma L. st. 66,613,161 spettano al commercio col Regno Unito, L. st. 15,387,679 a quello coi possessi coloniali britannici, 27,601,263 al rimanente. Notevole per noi il fatto che mentre il commercio speciale con tutti gli altri paesi, uniti insieme, esclusa l'Inghilterra ed i suoi possessi, fu semplicemente duplicato nel decennio, quello con l'Italia fu quasi triplicato (da L. st. 58,484 a L. st. 165,600).

Per quanto un tale incremento commerciale faccia fede d'un relativo incremento dei mezzi di comunicazione e trasporto, questi sono pur sempre esigui di fronte all'immensità del paese: la rete ferroviaria australasiana, infatti, che da 14,405 miglia inglesi nel 1891 fu portata a 16,144 (cioè circa 26,000 km.) nel 1901, se è la maggiore del mondo di civiltà europea rispetto alla popolazione (1 miglio per ogni 288 abitanti) è la minore, il Brasile escluso, rispetto alla superficie del paese (1 miglio per ogni 190 miglia quadrate inglesi). La rete telegrafica e la telefonica sono invece tra le prime del mondo: la seconda è di 40,000 miglia, la prima di 52,577 (cifra superata solo dagli Stati Uniti, Russia, Francia e Germania) con 2.8 telegrammi per testa (cifra superata solo e di pochissimo dalla Colonia del Capo, Belgio e Inghilterra).

Il raffronto fra le cifre del 1891 e quelle del 1901, cifre che per quanto poche sono pur sempre gli indici maggiori dello stato economico di un paese, non lascia alcun dubbio sul progresso economico compiuto dall'Australasia dopo la grande crisi che la travagliò: al lume di esso è lecito anzi affermare che quella crisi fu, passati i primi effetti di essa, un bene più che un male, avendo aperto gli occhi alla popolazione, avendo indicato ai governi ed ai privati che nell'agricoltura, nella pastorizia, nella industria, non già nella speculazione, stava l'avvenire del paese. E questo progresso economico sarebbe ancor più consolante e promettente se, rovescio quasi della medaglia, non si vedesse nello stesso periodo la situazione finanziaria del paese farsi sempre più grave.

Il debito pubblico dell'Australasia è salito infatti negli ultimi anni a proporzioni ancora più allarmanti di quelle già gravi del 1891: in quell'anno esso era di quasi 194 milioni di lire sterline, cioè più del doppio del 1881 (quasi 96 milioni); nel 1901 era di circa 268 milioni e 3/4, cioè oltre 6718 milioni di franchi (un 1443 franchi per testa). Per quanto spiegato ed in gran parte anche giustificato dalle grandiose opere pubbliche intraprese in Australasia dallo Stato in mancanza dell'iniziativa privata e di quella degli enti locali, per quanto sia parzialmente coperto dalle ferrovie, tutte, salvo eccezioni insignificanti, di proprietà e di esercizio dello Stato (Paul Leroy-Beaulieu le valutava nel 1896 a 2777 milioni di franchi, capitalizzando al 4 0/10 il loro reddito), e dalla riserva di terre pubbliche, questo debito pubblico non cessa con ciò di essere enorme per un paese così giovane ed ancora così spopolato, di essere per di più un carico non lieve per le generazioni venture, carico destinato per di più ad aggravarsi coll'aumentare delle spese pubbliche, locali, di Stato ed ora anche federali (per l'Australia e Tasmania), e col diminuire del demanio pubblico, che oggi costituisce una parte notevole dell'entrate degli Stati. Lo stesso eccesso del debito pubblico si osserva nel bilancio, affatto sproporzionato alla popolazione d'un paese che, per di più, non ha ancora potuto dirsi spese militari. Nell'anno finanziario 1901-1902 l'entrate degli Stati australasiani, presi complessivamente, salirono a L. st. 34,359,308 (L. st. 7 s. 8 p. 7 per testa), delle quali il 79.7 0/10 proveniva dalle dogane e dai servizi pubblici, il 10 0/10 circa dalla vendita e locazione di terre, il rimanente dalla tassazione diretta (che accenna ad aumentare negli ultimi anni) e indiretta: le spese stanziate in bilancio salirono a L. st. 35,155,249 (L. st. 7 s. 12 p. 0 per testa), di cui il 26.4 0/10 andava per le ferrovie, il 28.7 0/10 per gli interessi del debito pubblico, il 7.5 0/10 per l'istruzione, il resto per tutte le altre spese. A questa spesa però bisogna aggiungere un'altra di L. st. 12,728,062 ricavate da nuovi prestiti ed una terza di lire st. 4,086,509 spese dai corpi locali, cioè in tutto L. st. 51,969,820 (L. st. 11 s. 4 p. 9 per testa)! Il nuovo governo federale dell'Australasia e Tasmania che è entrato in vigore il 1° gennaio 1901 ed a cui furono affidate per ora le dogane, con tariffa uniforme (meno che per l'Australia

Occidentale che continuerà a mantenere i suoi dazi interstatuali fino al 1906) le poste, i telegrafi, la difesa nazionale, se costituirà pel paese un grande vantaggio economico con la creazione d'un vasto mercato interno, aggraverà però indubbiamente la sua situazione finanziaria, e per le nuove spese occorrenti per esso (nel primo anno finanziario salivano già a circa 8 milioni di franchi) e pei lavori pubblici di carattere continentale, cui darà nuovo impulso, e per la estensione della legislazione sociale di alcuni Stati a tutto il paese, nuovo motivo di spesa (le pensioni ad esempio, per la vecchiaia sono ormai di sua competenza), e forse, cosa non certo improbabile, per una maggiore espansione politica nel Pacifico.

Tutto sommato, ad ogni modo, lo stato economico dell'Australia è oggi senza confronto superiore a quello di pochi anni addietro, (nonostante la politica a leggiere tinte socialiste cui sopra accennavamo) ed il suo progresso in questo campo, come in tutti gli altri della vita sociale, non sembra, pel momento almeno, compromesso dalla rotta, nuova nella storia umana, che ha preso la democrazia operaia degli antipodi.

GENNARO MONDAINI.

Rivista Bibliografica

Bassano Gabba. — *Dottrine religiose e sociali del conte L. N. Tolstoj.* — Milano, fratelli Treves, 1903, pag. 180.

Se mai occorresse una prova ulteriore che il giudizio della generalità è spesso manifestato senza conoscenza di causa od almeno con scarsa conoscenza di causa, questo interessantissimo lavoro dell'on. Gabba servirebbe allo scopo. Molti discutono certamente del Tolstoj come di un apostolo di elevate e determinate dottrine, pochissimi, crediamo, abbiano letto le sue opere con sufficiente attenzione per ricavarne oltre la superficiale intelligenza, anche il concetto filosofico, pochi poi hanno letto i lavori del pensatore russo.

Ebbene agli uni ed agli altri, e soprattutto a quelli che amano giudicare in buona fede, consigliamo la lettura di questo lavoro del Gabba e senza pretendere che accettino senz'altro le conclusioni molto severe a cui viene, la lettura varrà certamente a suscitare per debito di coscienza il desiderio di studiare più profondamente il loro autore ed a persuadersi che su molte questioni non ha ancora matura nella propria mente la soluzione e quindi cammina tentoni ora questa ora quella dottrina abbracciando.

Il Gabba, senza aver voluto fare un'opera filosofica e senza nemmeno aver fatta un'opera critica completa, ha però messo a confronto vari brani delle scritture russo, mostrandone la evidente contraddizione, e come questi brani non riguardano punti secondari ma i fondamentali della stessa dottrina Tolstojana, ne deriva che tanto l'edificio filosofico che il Tolstoj avesse preteso di costruire, quanto la stessa importanza dello scrittore che non si è avvisto delle contraddizioni o vi è passato sopra come su

cosa della quale non dovesse render conto ai suoi lettori, ne rimangono grossi.

Dr. Ch. Diverneresse. — *Les lacunes de la loi sur les accidents du travail.* — Paris, Imp. Hugonis, 1903, 7me édition, pag. 158 (fr. 1,50).

Non si può dire che i Parlamenti sieno stati solleciti nell'approvare le rispettive leggi sugli infortuni del lavoro, che anzi in alcuni paesi si strascicarono per anni ed anni i progetti davanti alle Camere. Ciò non ostante si può affermare che il lungo periodo di incubazione non fu sufficiente a preparare leggi che evitassero i maggiori inconvenienti. Ed il libro del Dr. Diverneresse, con molta chiarezza e con ampia documentazione, dimostra quanti gravissimi inconvenienti abbia la legge francese e quali deplorevoli atti si compiano all'ombra di essa. Non sarebbe difficile mostrare che analoghi fatti si verificano negli altri paesi.

I documenti che l'Autore ha raccolto, dimostrano con quali mezzi le Compagnie di assicurazione alterino a loro vantaggio le spese ospitaliere; quali pressioni esercitino sul colpito perchè ricorra ai medici delle Compagnie; come sappiano le Compagnie in molti casi ritardare il pagamento del dovuto; — quali scorrettezze si compiano negli ospitali dalle Compagnie di assicurazione; campagne intraprese dalle Compagnie contro i medici per non averli nemici; — ecc. ecc.

Il libro è arrivato alla sua settima edizione e ciò prova che ha incontrato interessi rilevanti in nome dei quali reclama che la legge sia modificata per far cessare gli abusi.

P. Leo Petrisch. — *Zur lehre von der überwälzung der Steuern.* — Graz, Leuschner et Lubansky, 1903 pag. 85 (marchi 2).

Dell'egregio professore della Università di Gratz abbiamo già data notizia di un altro importante lavoro « La teoria della cosiddetta bilancia commerciale favorevole o sfavorevole ». (Vedi *Economista* 8 marzo a. c., n. 1505). Ora egli ci dà con pari diligenza la teoria della ripercussione delle imposte, argomento che, nonostante i progressi di recenti studi è ancora lontano dall'essere esauriente.

Dopo una breve introduzione in cui l'Autore esamina la questione generale della ripercussione, ne studia con singolare cura e dottrina tre aspetti: — la imposta sul commercio di terreni e fabbricati; la imposta sul commercio a termine delle merci; la imposta sul commercio degli effetti.

Il lavoro è condotto con molta diligenza e non mancano delle considerazioni originali che dimostrano come l'Autore abbia profondamente studiato l'argomento. Ci ha meravigliato però che l'Autore non abbia tenuto conto di nessuno dei lavori italiani, sebbene non ne manchino di notevoli. In ogni modo il libro è un contributo molto importante alla questione ancora così poco chiarita.

Ferd. Lassalle. — *Capital et travail.* — Paris, V. Giard et E. Brière, 1904, pag. 395 (fr. 3,50).

Il volume è il IX della nota biblioteca socialista internazionale diretta dal sig. Alfredo

Bonnet e contiene, oltre il lavoro del Lassalle, il resoconto del processo di alto tradimento intentato contro lo stesso Lassalle; traduttori accurati e diligenti furono i signori V. Dave ed L. Remy.

Come è noto Marx rimprovera a Lassalle di aver attinto dal suo « Capitale » tutta la teoria generale che è esposta nel libro « Capitale e lavoro » e in pari tempo Marx ripudiava quasi con orrore la forma meno scientifica che nella parte secondaria Lassalle aveva dato alla trattazione dell'argomento.

Sarebbe troppo il dire che il « Capitale e Lavoro » di Lassalle non sia altro che una vulgarizzazione del « Capitale » di Marx, ma è certo che leggendo il libro del Lassalle si apprende la dottrina di Marx senza le difficoltà che presenta il suo libro.

Segnaliamo ai nostri lettori questa pubblicazione perchè si leggono sempre con interesse i vivaci e brillanti scritti di Lassalle, i quali in questo caso, nulla perdono dalla traduzione.

Paul Lafargue. — *Les trusts américains.* — Paris, V. Giard et Brière, 1903, pag. 146 (fr. 1.50).

L'Autore avverte nella sua brevissima prefazione che « i trusts americani sono un fenomeno storico nuovo di una così potente azione sul mondo capitalista, da relegare in seconda linea tutti i fatti economici, politici e scientifici manifestatisi in questi ultimi quaranta anni ». Forse l'affermazione sembrerà alquanto esagerata, ma quando si pensa che in pochi anni i trusts americani sono arrivati al numero di 793, di cui 453 industriali, e che questi 453 avevano impiegato un capitale di 47,539 milioni e gli altri 340 di 22,242 milioni, un totale quindi di 70 miliardi, non vi è dubbio che si tratta di una questione della più alta importanza, tanto più se si ricorda che la fortuna totale degli Stati Uniti è valutata a 485 miliardi.

E l'Autore colla competenza che gli è riconosciuta da tutti gli studiosi e con la vivacità di esposizione che non gli manca mai, dopo aver in un primo capitolo date le notizie sui trusts al principio del 1903, studia la organizzazione corporativa e centralistica nel tempo passato e nell'attuale; dà monografie sui trusts del petrolio, del tabacco e dell'acciaio; esamina quindi il trust-system come integrazione industriale, e rispetto al commercio, ai profitti, alle Banche ec. Per concludere colla ricerca della azione politica speciale del sistema.

Una appendice contiene statistiche sui trusts americani e l'elenco di 52 di essi colla indicazione del capitale attribuito.

Emile Boutmy. — *Elements d'une psychologie politique du Peuple américain.* — Paris, A. Colin, 1902, pag. 366 (fr. 4).

Siamo di fronte all'opera di un Maestro e non pretendiamo di dare un giudizio su un lavoro che riscosse già tante meritate lodi. Certo è un lavoro concepito e condotto con tanta originalità di pensiero e con dottrina così singolare, che facilmente trasforma il lettore in uno studioso accurato di ogni parte del libro.

Basterebbe a soggiogare chi legge il primo

capitolo in cui col titolo « il metodo » l'Autore esamina un'opera di J. Bryie, l'*American Commonwealth* e quella di Joqueville *La démocratie en Amérique*. Da quattro punti di vista l'eminento Autore tratta il suo soggetto: la natura — la patria — lo Stato — la religione.

Ed in pagine tutte piene di acute osservazioni e di larghissime idee, l'Autore esamina la popolazione e la società, la nazione e la politica, lo Stato ed il governo, la religione e l'ideale, l'imperialismo e la Costituzione.

J.

Rivista Economica

I proventi del Lotto e il contributo dell'Italia meridionale. — *Commercio inglese.* — *Commercio francese.* — *L'industria degli Stati Uniti secondo una Commissione tedesca.* — *La produzione del ferro nel 1902.* — *Il consumo del cotone nel mondo.* — *L'inchiesta dell'Ufficio del Lavoro sull'età, sui salari e sulla fecondità delle operaie.*

I proventi del Lotto e il contributo dell'Italia meridionale. — Da uno studio pubblicato recentemente dal prof. Luigi Nina nel *Giornale degli Economisti* ci sembra opportuno riprodurre alcune cifre, tratte dalle statistiche ufficiali, che dimostrano erronea l'opinione generalmente diffusa che nell'Italia meridionale la popolazione spenda pel lotto più che nelle altre regioni del Regno; e false quindi le deduzioni che a carico del Mezzogiorno si sono volute trarre da questo supposto indice di operosità e di civile educazione.

Durante il quinquennio 1890-95 il contributo medio individuale ai proventi del lotto fu:

Italia settentrionale.....L.	1,71
» centrale.....	2,12
» meridionale.....	1,74

Nel sessennio successivo, che va dal 30 giugno 1895 al 30 giugno 1901, abbiamo le medie individuali seguenti:

Italia settentrionale.....L.	1,85
» centrale.....	2,19
» meridionale.....	1,65

Da questi dati risulta: 1. che l'Italia meridionale ha nell'undicennio speso pel giuoco del lotto meno della settentrionale e della centrale; 2. che mentre in queste ultime due regioni, tra il primo e il secondo periodo esaminato, il contributo medio generale è cresciuto, nel Mezzogiorno invece è andato sensibilmente diminuendo.

Volendo fare un confronto dell'ammontare medio delle singole giuocate, si arriva a conclusioni analoghe. Nel settennio che arriva a tutto il giugno 1902 si ha una media, per ogni giuocata, superiore a 28 centesimi per l'Italia settentrionale e centrale e inferiore a 22 centesimi per la regione meridionale.

« Scevri da qualsiasi preconcetto, così scrive il prof. Nina, e con la sola analisi obiettiva dei dati statistici, siamo giunti alle seguenti conclusioni: 1. L'ammontare medio delle giuocate si mantiene in un livello quasi costante nelle singole regioni, e nell'Italia meridionale è più basso che altrove; 2. Il contributo medio dell'Italia meridionale è minore di quello delle altre regioni, ed in generale tende a diminuire mentre altrove tende ad aumentare ».

Commercio inglese. — Ecco le cifre complessive delle importazioni e delle esportazioni durante i primi dieci mesi dell'anno corrente in confronto del periodo corrispondente dell'anno scorso:

	1903 lire st.	1902 lire st.	diff. 1903 lire st.
Importazioni	441,904,658	435,709,350	+ 6,195,308
Esportazioni	243,239,985	234,635,502	+ 8,604,483
Comm. di transito	58,931,328	55,007,026	+ 5,924,302

Per le diverse categorie si ebbero nelle importazioni un aumento di 3,824,673 st. in quella « Bestiame, sostanze alimentari e tabacco »; un aumento di sterline 924,928 in quella « Materie greggie »; un aumento di 1,718,878 sterline in quella « Oggetti manifatturati »; e una diminuzione di 272,171 sterline in quella « Generi diversi e pacchi postali ».

E per le esportazioni una diminuzione di 397,482 sterline in quella « Bestiame, sostanze alimentari e tabacco »; un aumento di 1,124,628 sterline in quella « Materie greggie »; un aumento di 7,860,956 sterline in quella « Oggetti manifatturati »; e un aumento di 16,381 sterline in quella « Generi diversi e pacchi postali ».

Commercio francese. — Prospetto degli scambi francesi coll'estero per i primi dieci mesi dell'anno corrente in confronto del periodo corrispondente del 1902.

Importazioni	1903 (Lire)	1902	Differenza 1903
Sostanze alimentari	731,201,000	658,925,000	+ 72,276,000
Materie necessarie all'industria	2,417,586,000	2,303,851,000	+ 113,735,000
Oggetti manifatturati	665,023,000	630,545,000	+ 25,478,000
Totale lire	3,513,810,000	3,602,321,000	+ 211,489,000
Esportazioni	1903 (Lire)	1902	Differenza 1902
Sostanze alimentari	516,096,000	569,296,000	- 53,200,000
Materie necessarie all'industria	975,577,000	961,778,000	+ 13,799,000
Oggetti manifatturati	1,743,443,000	1,745,071,000	- 4,628,000
Pacchi postali	208,263,000	192,507,000	+ 15,756,000
Totale lire	3,443,379,000	3,471,652,000	- 28,273,000

L'industria degli Stati Uniti secondo una Commissione tedesca. — In una recente conferenza tenutasi a Düsseldorf, col' intervento di numerosi industriali tedeschi, i signori Lueg e Boecker — membri della Commissione inviata agli Stati Uniti per fare un'inchiesta sulla stato attuale delle industrie americane, di fronte agli interessi del traffico germanico — esposero particolareggiatamente il risultato dei loro studi.

Non sarà privo d'interesse riportare qui il riassunto degli apprezzamenti manifestati da quelle due personalità autorevoli, in merito alla missione ad essi affidata.

Il Lueg, adunque, che si era prefisso di dedicarsi nella sua ispezione, all'industria delle macchine, ha reso il più ampio omaggio all'intensità del lavoro, al carattere pratico delle installazioni, all'audacia della industria americana. Egli ebbe campo di osservare a Pittsburg due acciaierie, nelle quali tutto viene fatto, in certo qual modo, automaticamente. Le installazioni, ingegnossissime, sono destinate a economizzare tutto il tempo possibile, e a capo di quelle colossali officine che si trovano uomini relativamente giovani, che il più delle volte sono ingegneri tedeschi.

Le grandi macchine non sono superiori alle macchine analoghe che vengono costruite in Germania, e spesso lasciano a desiderare dal punto di vista dell'economia.

La specializzazione è spinta sempre più lontano, e quando si può giungere a una produzione in quantità notevole, il prezzo di fabbricazione diminuisce considerevolmente.

Ma questo non è possibile che negli Stati Uniti, dove il consumatore si adatta ai desideri del produttore. Infatti un industriale americano non accetterà mai i rigorosi limiti della consegna in uso in Europa. In quanto al pericolo americano poi, il Lueg crede che la esportazione di macchine tedesche negli Stati Uniti non sia più possibile; occorre quindi che la Germania si limiti a vegliare con grande cura per conservare e difendere gli altri sbocchi.

Il Lueg però ha ammirato piuttosto la fabbricazione che non il prodotto fabbricato, e si mostra non

molto impensierito della concorrenza dell'industria americana, poichè i prezzi di costo delle macchine, non molto diversi da quelli tedeschi, sono qualche volta superiori quando non si tratta di articoli fabbricati in massa.

Anche l'altro commissario, il Boecker è giunto a conclusioni analoghe. I *trusts*, secondo la sua opinione, non potranno sussistere che ribassando il prezzo di fabbricazione e di vendita; il *trust* delle macchine da mietere, malgrado il rialzo, notevole delle materie prime e dei salari non ha aumentati i prezzi, che spera anzi di ribassare grazie ad uno speciale sistema di fabbricazione, all'acquisto di miniere e alla costruzione di alti forni.

La soppressione dei *trusts* non è probabile, malgrado alcuni scacchi rumorosi subiti. Il *trust* dell'acciaio non è molto superiore al complesso delle officine tedesche, e il prezzo di costo di una tonnellata d'acciaio Bessemer supera i 9 dollari. Ma il Boecker mostra invece di temere maggiormente la concorrenza dei prodotti metallurgici finiti e crede alla futura grandezza degli Stati Uniti destinati ad assorbire verosimilmente una porzione sempre crescente dell'Europa; ma la forza dell'America risiede nella specializzazione dell'industria e nel prezzo minimo della produzione, ottenuto per mezzo delle macchine.

Il Boecker è più inclinato al pessimismo che non il Lueg, il quale ammiratissimo dei meravigliosi processi di fabbricazione, non lo è affatto per la qualità del prodotto. Ed in ciò egli condivide le opinioni di uno scrittore inglese, John F. Fraser, il quale ha pubblicato or ora sull'*America all'opera* (*America at work*), un libro dei più interessanti, condensandovi, da osservatore sagace e dotto, una completa collezione di monografie economiche e industriali.

Il Fraser che si è fermato nei principali centri di fabbricazione, visitando officine e fabbriche, conferma l'inferiorità dell'articolo americano dal punto di vista della qualità, in confronto degli articoli inglesi, francesi e tedeschi.

Infatti, l'articolo americano, prodotto in quantità immense da macchine da costruzione eminentemente ingegnose, servite ognuna da un piccolo numero d'operai, è meno durevole e meno finito del prodotto europeo.

Ciò che, secondo lui, caratterizza l'evoluzione industriale americana, è la predominanza dell'elemento « macchina »; è il crescente impiego d'operai, semplici manovali, destinati a fare per tutta la loro vita lo stesso movimento, l'identico esercizio. Perciò l'operaio che conosce tutte le fasi del suo mestiere, tutti i lati della sua professione, diviene quasi una rarità. Un'altra particolarità degli operai americani si è la loro attitudine riguardo alle macchine che differisce notevolmente da quella degli operai d'Europa, in quanto che i primi le accettano senza mormorare e senza nemmeno tentare di resistervi.

Come conclusione, tanto il Lueg quanto il Boecker mostrano di non temere eccessivamente l'industria degli Stati Uniti per l'inferiorità dei prodotti, pur riconoscendo la necessità di ribassare i prezzi per sostenere vantaggiosamente la concorrenza americana nei moltissimi mercati in cui i prodotti dell'industria tedesca trovano tuttora un importante sfogo.

La produzione del ferro nel 1902. — La produzione del ferro nel 1902 fu per i principali paesi produttori la seguente:

	1902	Differenza col 1901
Stati Uniti	17,821,307	+ 2,019,494
Inghilterra	8,517,693	+ 665,863
Germania	8,402,660	+ 616,773
Russia	2,520,404	- 263,661
Francia	2,427,427	+ 27,187
Austria-Ungheria	1,430,509	+ 26,649
Belgio	1,162,910	+ 337,490
Svezia	524,000	+ 10,700
Spagna	350,000	+ 32,000
Canada	319,000	+ 45,181
Giappone	24,495	-
Italia	30,640	+ 14,720
Totale	43,472,102	+ 3,532,396

Il consumo del cotone nel mondo. — Una statistica pubblicata dall' *Economiste Français* stabilisce così il consumo del cotone nel mondo dal 1830 al 1903.

Le cifre rappresentano balle di 181 kg.

	Inghilterra	Europa continentale	Stati Uniti ed altri paesi
1830	711,000	411,000	130,000
1840	1,156,000	629,000	255,000
1850	1,458,000	776,000	553,000
1860	2,265,000	1,490,000	813,000
1870	2,689,000	1,842,000	875,000
1880	2,924,000	2,455,000	1,543,000
1890	4,140,000	4,277,000	2,983,000
1900	4,167,000	5,720,000	6,819,000
1903	4,200,000	6,370,000	7,569,000

L'inchiesta dell' Ufficio del Lavoro sull'età, sui salari e sulla fecondità delle operaie. — L'Ufficio del Lavoro, oltre l'inchiesta sulle organizzazioni operaie, ha intrapreso anche quella riguardante la distribuzione per età e per salario e la fecondità delle operaie occupate nelle nostre industrie.

E' noto che la legge 19 giugno 1902 sul lavoro delle donne e dei fanciulli stabilisce che le puerpere non debbono essere ammesse negli opifici industriali o nei laboratori, se non dopo che sia trascorso un mese dal giorno del parto. Questa disposizione, ispirata ai più alti principii di igiene e di previdenza sociale costituisce evidentemente un notevole progresso della nostra legislazione nei riguardi delle classi lavoratrici.

Nonchè la tutela delle madri e delle nascenti generazioni, che da essa dovrebbe in pratica derivare riescirebbe poco efficace nel presente regime industriale, ove non si provvedesse in qualche modo alla sussistenza delle puerpere durante il periodo della loro forzata disoccupazione.

E perciò i due rami del Parlamento, nel corso della discussione che portò alla legge sopracitata, invitarono il Governo a proporre un disegno di legge per l'istituzione di una o più casse di maternità, destinate a corrispondere alle operaie puerpere una parte del salario giornaliero durante il tempo in cui è ad esse vietato di recarsi al lavoro.

L'inchiesta iniziata dall'Ufficio del Lavoro ha per iscopo di raccogliere gli elementi di fatto necessari per calcolare le tariffe di assicurazione contro la disoccupazione legale delle puerpere, da una parte e il costo annuo complessivo probabile di questo nuovo ramo di assicurazione sociale, dall'altra.

Con circolare del 3 corrente i prefetti hanno ricevuto i questionari che dovranno distribuire ai proprietari o gerenti o direttori degli stabilimenti, nei quali sieno occupate operaie adulte.

Le Camere di commercio e le principali associazioni industriali sono state pregate di diffondere la notizia dell'importante indagine e d'invitare gli industriali che non ricevessero gli stampati a farne richiesta presso le rispettive prefetture e all'Ufficio del lavoro stesso.

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE

PER LA RETE MEDITERRANEA

La relazione dei Sindaci sul bilancio 1902-1903

Ecco la relazione dei Sindaci sul bilancio della Mediterranea:

Ripetervi quest'anno, per spiegare gli scarsi risultati dell'esercizio, le ragioni a cui accennavamo l'anno scorso a che vi furono più ampiamente sviluppate nella relazione del Consiglio d'Amministrazione, ci pare superfluo.

Vi abbiamo detto allora trattarsi di difficoltà *insormontabili*. Come tali non potevano sparire da un anno all'altro e dovevamo aspettarci che la loro influenza si facesse sentire, come difatti avvenne, anche sull'esercizio su cui vi riferiamo.

Purtroppo le cause di maggiore spesa sono ineluttabili; le esigenze sociali per un progressivo miglioramento delle retribuzioni delle classi meno agiate, le esigenze del pubblico per un continuo aumento di comodità, la scarsità dei mezzi a disposizione della Società in confronto dei sempre crescenti bisogni del traffico, sono tre ordini di fatti che continuano a produrre quel graduale aumento di spese che già, più volte, abbiamo dovuto segnalare alla vostra attenzione. E così è che degli introiti lordi superiori a quelli dell'esercizio passato, ci diedero a conti fatti dei risultati, se non più favorevoli, certamente neppure migliori.

Non ci resta dunque, che registrare le conseguenze che tali fatti ebbero sul nostro bilancio ed, a farle meglio risaltare, stralcieremo come facemmo l'anno scorso dalla liquidazione generale, la parte afferente al puro esercizio, che si può così riassumere:

1. Compartecipazione ai prodotti delle linee esercite per conto dello Stato.....	L. 101,320,424.52
2. Introiti a rimborso di spese....	5,188,005.07
3. Prodotti e corrispettivi per le linee in eser. speciale.....	3,088,218.75
	L. 108,526,648.84

A questi introiti dobbiamo contrapporre le spese di esercizio ammontanti complessivamente a Lire 118,903,636.40 da cui però bisogna dedurre:

1. Contributo della Rete Adriatica per gli enti comuni.....	L. 2,838,484.04
2. Quota di spese generali a carico dei fondi speciali e delle provviste di nuovo materiale.....	763,469.27
3. Contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti.....	1,870,030.42
a dedursi.....	4,971,983.73
e rimangono quindi come spese nette dell'esercizio.....	113,931,652.67
Deficit. L.	5,335,004.33

L'esercizio propriamente detto si chiuderebbe, come vedete, con una perdita di L. 5,335,004.33, superiore di quasi un milione (più precisamente lire 944,316.07) a quella lamentata l'anno scorso. E però da considerare che nel 1902-903 i prodotti della Rete principale furono falcidiati dal prelievo per i corrispettivi fissati dalla Convenzione 29 novembre 1899 per l'acquisto del materiale rotabile e che vanno a carico dei prodotti ripartibili fra Stato e Società.

Detto prelievo ha diminuito i prodotti netti del 1902-903 L. 1,844,363, mentre nel 1901-902 la diminuzione fu di L. 1,333,362 e quindi il vero disavanzo dell'esercizio si riduce a L. 3,490,641.33 pel 1902-903, in confronto a L. 3,057,326.26 pel 1901-902.

Come si vedrà in appresso, questo disavanzo ascrive ancora, quest'anno, buona parte dell'annualità che il Governo corrisponde alla Società per l'interesse sul capitale da essa versato allo Stato per il materiale rotabile e d'esercizio.

E qui giova rilevare che a titolo di contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti, la Società ha potuto far entrare nel suo attivo L. 1,370,030.42, cifra cospicua e che è prova lampante di quale gravissima situazione l'industria ferroviaria va incontro se ai pesi così fortemente cresciuti non viene contrapposto il giusto compenso.

Il deficit del puro esercizio più sopra segnalato già da per sé vi dimostra come quest'anno non sia possibile distribuire un dividendo superiore a quello del 3 per cento assegnato l'anno scorso al capitale sociale.

Ed ora passeremo, senz'altro ad esporre la liquidazione generale nella quale vedrete figurare anche quest'anno un importo di L. 3,207,679.78 per proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni, in modo che tale cospicua ha ancora contribuito a rendere un po' meno scarsi i risultati che vengono sottoposti alla vostra approvazione.

Entrate

Compartecipazione ai prodotti e corrispettivi per le linee esercitate per conto dello Stato.....»	L. 101,320,424.52
Introiti e rimborsi di spesa.....»	5,188,005.07
Prodotti e corrispettivi per le linee in esercizio speciale.....»	2,088,218.75
Contributi della R. Adriatica per gli enti comuni.....»	2,838,484.04
Quota di spese generali a carico dei fondi speciali e provviste di nuovo materiale.....»	763,469.27
Interessi e annualità di deprezzamento del materiale rotabile acquistato dalle Società in base alla Convenzione 29 novembre 1899.....»	3,293,505.40
Saldo conto interessi attivi e passivi.....»	818,307.38
Proventi diversi dell' esercizio e delle costruzioni.....»	3,207,679.78
Corrispettivo per l' uso del materiale rotabile e d'esercizio.....»	7,820,000.—
Annualità introitate per le costruzioni.....»	8,261,386.53
Contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti.....»	1,370,030.42
L.	136,969,511.16

Uscita.

Spese d'esercizio delle linee esercitate per conto dello Stato e di quelle in esercizio speciale.....»	L. 118,903,036.40
Interessi per le obbligazioni e spese per il servizio dei titoli.....»	9,387,119.14
Spese di fondazione.....»	111,189.85
Contributo sociale nella spesa di rinnovamento di materiale rotabile resosi inservibile dall' uso.....»	292,251.22
Contributo sociale nella spesa di conto capitale per lavori e provviste a carico della Cassa A. P.....»	254,272.31
Imposte di R. M.....»	1,805,210.29
Quota d'ammortamento della spesa capitale di costruzione.....»	492,017.63
L.	131,245,692.84
Utili netti dell'eserc. 1902-903.....»	5,723,818.32

Da questo importo a termine dello statuto sociale il Consiglio d'Amministrazione vi propone venga fatta la seguente distribuzione:

a) 1/20 pel fondo statutario di riserva....L.	286,190.91
b) il 3/00 al capitale sociale cioè lire 15 per azione (358,740 per 15).»	5,381,100.—
L.	5,667,290.91

Rimangono.....L.	56,527.41
da aggiungersi all'avanzo di utili degli esercizi precedenti.....»	325,666.63

Riluita un avanzo che il Consiglio si propone di riportare all'esercizio 1903-904 di.....»	382,194.04
--	------------

A completare la nostra esposizione aggiungere- mo che i fondi statutari di riserva ordinaria e straor- dinaria raggiungevano al 30 giugno 1903 l'ammon- tare di.....L.	16,910,248.47
a cui aggiungendo il versamento più sopra indicato di.....»	286,190.91
raggiungere l'importo di.....»	17,196,439.38

Vi assicuriamo della perfetta regolarità della contabilità e vi invitiamo ad approvare il bilancio e le modificazioni allo Statuto propostevi dal Consiglio, in vista che il termine del primo ventennio delle Convenzioni ora vigenti è ormai assai vicino.

Strade ferrate della Sicilia

Il 24 corrente, a Roma, si tenne l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società.

La relazione del Consiglio d'Amministrazione presentata all'assemblea, dopo di avere esposto dettagliatamente intorno ai miglioramenti concessi al personale, mette in evidenza un lieve aumento negli introiti dell'esercizio, in confronto di un maggiore aumento di spese.

La gestione 1902-903 ha dato un provento complessivo di lire 18,216,869.09. Le spese furono di L. 16,565,046.84. L'utile della gestione è quindi di lire 1,651,822.25. Un ventesimo di questa somma (L. 82,591.11) spettando alla riserva ordinaria, l'utile ripartibile si riduce a L. 1,569,231.14.

Essendo già stato distribuito agli azionisti, in due acconti semestrali, il 5 per cento sul capitale impiegato nell'esercizio, e cioè lire 997,400, restano L. 571,831.14. Secondo l'articolo 58 dello Statuto sociale un decimo di questa somma, L. 57,183.11, deve essere prelevato per il fondo di riserva straordinaria. Il 12 per cento sulle residuali L. 514,648.03 deve essere messo a disposizione del Consiglio, cioè L. 61,757.76. Rimangono L. 452,890.27.

Spettando allo Stato su quest'ultima somma per la sua compartecipazione in base agli articoli 58 e 60 dello Statuto, L. 132,501.82, restano di assoluta disposizione sociale lire 320,388.45 che unite a lire 39,611.55 da prelevarsi dalle L. 39,800.76 avanzo di utili dei precedenti esercizi di proprietà sociale, formano L. 360,006 che vi proponiamo di assegnare quale ulteriore dividendo delle azioni e cartelle di godimento.

Il dividendo sarà così di L. 34 per azione e di L. 9 per le cartelle di godimento.

Le riserve, compresi gli interessi relativi, ammontano a L. 6,552,510.61 delle quali L. 1,868,496.01 formano la riserva ordinaria e L. 4,684,014.49 quella straordinaria.

Questi sono i risultati del bilancio, sottoposti all'approvazione dell'assemblea e da questa ratificati.

I VOTI EMESSI

dal Congresso internazionale d'industria lattiera di Bruxelles

In questo Congresso tenuto il 9-10-11 settembre, u. s. a Bruxelles furono approvati i seguenti voti:

Prima sezione. — 1^a *Questione.* Devesi prescrivere l'aggiunta di sostanze rivelatrici a tutti i grassi che servono alla falsificazione del burro.

2^a *Questione.* — Non conviene vietare la vendita dei burri che offrono caratteri identici a quelli che presentano generalmente i burri falsificati con una proporzione notevole di sostanze grasse estranee.

3^a *Questione.* — Il Congresso crede che l'istituzione di Stazioni di controllo, messe sotto la sorveglianza dello Stato, sia raccomandabile per combattere le frodi nel commercio del burro.

Ma questa istituzione da sola è insufficiente.
4^a *Questione.* — 1^o Il Congresso internazionale di industria lattiera esprime il voto che il Governo belga prenda l'iniziativa per la convocazione di una conferenza internazionale destinata a stabilire le basi di un regolamento uniforme pel commercio del burro e della margarina in tutti i paesi.

2^o Il Congresso emette il voto che il Comitato della Federazione internazionale lattifera porti nel programma del prossimo Congresso la questione seguente:

Le nazioni che hanno adottato l'obbligo di aggiungere sostanze rivelatrici a tutti i grassi che hanno subita una manipolazione che facilita la loro incorporazione al burro o che rende difficile la constatazione della loro presenza nel burro, devono proibire l'importazione di burri provenienti da paesi che non hanno adottata questa misura.

3^o E' proibito di fare uso nel commercio dei succedanei del burro e di altri grassi alimentari della denominazione di «burro» per designare un altro prodotto che non sia quello proveniente dal latte.

4° Si stabilisce di fissare un limite alla proporzione di non burro (acqua, caseina, lattosio) nel burro.

Seconda sezione. — 1ª Questione. — 1° Si deve proibire la vendita del latte proveniente da bestie colpite da affezioni che rendono il latte nocivo.

2° E' desiderabile che i batteriologi e gli igienisti studino, il più presto possibile, la nocività del latte fornito da animali malati, nonché i mezzi coi quali si potrà rendere questo prodotto utilizzabile senza inconvenienti per l'uomo.

3° Devesi sottrarre dal consumo il latte proveniente da animali colpiti da affezioni i di cui germi e le loro tossine passano nel latte e lo rendono nocivo, come sono certe forme di tubercolosi, la stomatite aftosa, le affezioni carbonchiose, le malattie settiche, ecc.

2ª Questione. — 1° Il latte proveniente da animali affetti da stomatite aftosa deve essere portato all'ebollizione nelle cascine o nelle latterie che lo vendono direttamente ai consumatori, ammettendo tuttavia che, per coloro i quali possiedono un pastoreggiatore in buone condizioni, il latte possa essere destinato al consumo dopo di averlo portato ad una temperatura di 85°.

2° Allo stato attuale delle cose è desiderabile che i sotto prodotti delle latterie (latte scremato, latticello) che lavorano il latte in comune, destinato al consumo, subiscano un trattamento preventivo che li renda inoffensivi.

3ª Questione. — Devesi vietare la vendita del latte proveniente da località ove regnano malattie contagiose, nonché del latte manipolato da persone trovantisi in contatto con ammalati colpiti da affezioni i cui germi possono contaminare il latte.

E' desiderabile che gli igienisti ed i batteriologi determinino le condizioni nelle quali queste partite di latte, di provenienza o di manipolazione pericolosa, potrebbero essere eventualmente date al consumo.

4ª Questione. — 1° È a desiderarsi che il programma di insegnamento dell'agricoltura nelle scuole primarie sia completato da un capitolo che tratti dell'igiene del latte.

2° Convieni raccomandare vivamente l'applicazione di tutte le misure di pulizia nella manipolazione del latte sia per parte dei produttori, che dei rivenditori e dei loro intermediari.

3° Saranno comunicate agli aderenti di latterie, dove il lavoro si fa in comune, istruzioni circa le pratiche e modi da seguire nella mungitura, nella immissione del latte nei vasi, nella pulizia di questi vasi e nel trasporto di essi alla latteria.

4° E' a desiderarsi che si istituisca una ispezione sanitaria ed igienica sulle vaccherie il di cui latte è destinato al consumo pubblico.

Terza sezione. — La terza Sezione si associa ad unanimità al progetto di organizzazione di una *Federazione internazionale lattiera* avente per scopo di sviluppare gli interessi scientifici e tecnici dell'industria del latte. Essa accetta il progetto di statuto presentato dall'Ufficio di Sezione e da essa stessa emendato, il cui articolo 2° determina lo scopo in questo modo.

« Art. 2. — Questa Federazione lattiera internazionale si propone come scopo lo sviluppo universale degli interessi tecnici e scientifici dell'industria lattiera specialmente con:

1° favorire il progresso scientifico dell'industria facendone oggetto di studio le quistioni relative alla tecnica lattiera, sotto i suoi diversi aspetti:

2° prendere l'iniziativa di propaganda in favore di misure legislative atte ad assicurare la regolarità del commercio dei prodotti del latte.

La Federazione si vieta ogni ingerenza nella questione relativa ai regimi economici dei diversi paesi. »

E quanto ai mezzi di azione così è disposto:

« Art. 3. — Per arrivare ai suoi scopi la Federazione mette in opera i seguenti mezzi:

1° l'organizzazione dei Congressi internazionali per l'industria lattiera, che si terranno successivamente nei diversi paesi e dove si discuteranno i problemi lattieri di attualità;

2° l'iniziativa, presso i Governi, per promuovere convenzioni internazionali, specialmente intese

a decidere delle misure che si devono adottare nei diversi paesi, per impedire le frodi ed assicurare l'igiene dei prodotti;

3° l'organizzazione di esposizioni internazionali lattiere contemporanee ai Congressi;

4° premi ai lavori più meritevoli dal punto di vista dei loro effetti sui progressi della industria lattiera;

5° l'istituzione, nei principali centri di vendita e sotto il controllo della Federazione, di commissioni speciali d'informazioni incaricate di illuminare il mercato internazionale circa le condizioni delle transazioni;

6° la pubblicazione di un Bollettino destinato a tenere i membri al corrente degli atti della Federazione ed, eventualmente, la pubblicazione di una rivista segnalante le scoperte ed i progressi realizzati, i corsi e le informazioni diverse relative allo stato del mercato internazionale dei latticini. »

Il materiale rotabile delle ferrovie 1885-1903

Al momento, in cui entrarono in vigore le Convenzioni ferroviarie del 1885, la situazione del materiale rotabile in servizio era la seguente:

	Mediterranea	Adriatica	Sicula	Totale
Locomotive	960	802	109	1,871
Carrozze	2,806	2,191	343	5,340
Bagagliai	548	467	48	1,063
Carri merci	15,232	13,357	1,260	29,849
Totale	19,546	16,817	4,760	38,123

Questo materiale rappresentava un valore di L. 251,936,889.

Al 1° aprile del 1903 la situazione era notevolmente migliorata, come apparisce dalle cifre, che trascriviamo in appresso:

Locomotive	1,572	1,226	164	2,962
Carrozze	3,882	3,479	456	7,817
Bagagliai	1,095	708	91	1,894
Carri merci	30,171	26,757	2,395	59,323
Totale	36,720	32,170	3,106	71,996

Valore del materiale predetto L. 571,056,889 ossia il valore ne era più che raddoppiato, da lire 251,936,889 essendo salito a L. 571,056,859, cioè da 100,00 a 222,30.

L'aumento si è verificato per ciascuna delle tre reti principali nella ragione seguente:

	Mediterranea.			P. 100
	1885	1903	Differ.	
			+	+
Locomotive	960	1,572	612	63,70
Carrozze	2,806	3,882	1,176	34,78
Bagagliai	548	1,095	547	99,84
Carri merci	15,232	30,171	14,939	98,43
Totale	19,546	36,720	17,174	87,83

	Adriatica.			P. 100
	1885	1903	Differ.	
Locomotive	802	1,226	424	52,70
Carrozze	2,191	3,479	1,288	58,78
Bagagliai	467	708	241	51,60
Carri merci	13,357	26,757	13,400	100,87
Totale	16,817	32,170	15,553	91,29

	Sicula.			P. 100
	1885	1903	Differ.	
Locomotive	109	164	55	50,40
Carrozze	343	456	113	23,90
Bagagliai	48	91	43	89,58
Carri merci	1,260	2,395	1,135	90,08
Totale	1,760	3,106	1,346	76,48

Reti riunite.

Locomotive	1,871	2,962	1,091	59,87
Carrozze	5,340	7,817	2,477	46,38
Bagagliai	1,063	1,894	851	78,47
Carri merci	29,849	59,823	21,474	105,63
Totali	38,123	71,996	33,873	88,85

Il massimo aumento del materiale si è verificato nelle linee esercitate dalla Rete Adriatica, il minimo in quelle esercitate dalla Sicula.

Il numero dei carri merci è più che raddoppiato; indice cotesto che anche il movimento delle merci è raddoppiato.

All'aumento effettivo predetto dei carri merci conviene aggiungere i carri che le Società hanno noleggiato dalle Compagnie ferroviarie straniere per far fronte alle esigenze del traffico; numero che nel triennio 1901-903, oscillò da un minimo di 1860 ad un massimo di 3636.

Al 30 giugno del 1903 il numero dei carri noleggiati era di 2586, ripartiti tra le due Società continentali, come in appresso:

Mediterranea 1886 — Adriatica 1200.

Il noleggio dei carri nei due esercizi 1901-902 e 1902-903 ha gravato il bilancio ferroviario della spesa di L. 4,644,000.

Il relatore del bilancio nota assai opportunamente che il prezzo del noleggio annuo corrisponde al quinto del valore dei carri stessi; di guisa che si viene in sostanza a pagare il denaro con l'interesse dell'11 per cento.

La Giunta del bilancio fa, pertanto, formale invito al Governo di non consentire nuovi noleggi di materiale rotabile.

E sta bene; ma siccome non è supponibile che i noleggi si facciano per mero capriccio, senza che incalzino i bisogni urgenti del traffico, l'invito che logicamente doveva farsi al Governo era quello di affrettare la costruzione dei materiali dati in appalto, e di indire le gare per acquisti di altri materiali, se la dotazione esistente è dimostrata dalla quotidiana esperienza insufficiente al servizio, specialmente in taluni periodi dell'anno.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Unione delle Camere di Commercio.

VII Sezione del Comitato Esecutivo. Nelle adunanze di Venerdì 13 corr. sono state prese queste deliberazioni: *Nomina della Presidenza.* — Il Comitato per acclamazione e ad unanimità conferma a Presidente dell'Unione per l'esercizio 1903-904, il comm. Angelo Salmoiraghi, Presidente della Camera di Commercio di Milano, ed a Vice-Presidente il cav. Antonio Fares consigliere delegato della Camera di Commercio di Napoli e il comm. Evaristo Garroni, Presidente della Camera di Commercio di Roma.

Riposo settimanale. — Il Comitato prende atto con soddisfazione che le proposte di emendamenti formulate dall'Unione all'originario disegno di legge siano state completamente accolte dalla Commissione parlamentare, la quale ha con cortese deferenza riconosciuta anche nell'ampia relazione premessa al testo definitivo della legge il valore delle osservazioni presentate dall'Unione.

Plaude quindi alla Commissione parlamentare che ha saputo conciliare nel disegno di legge le esigenze degli attuali ordinamenti della industria e del commercio, colle legittime aspirazioni dei lavoratori. Rileva infine la opportunità di una sola modificazione al nuovo testo della legge, per ciò che riguarda la definizione degli ispettori del lavoro incaricati di vigilare sulla applicazione delle nuove norme, designazione che l'art. 7 vuole fatta dagli operai convocati presso le Camere del lavoro e associazioni congeneri, e che l'Unione propone invece affidata al Consiglio del lavoro in cui tutti sono interessati alla piena osservazione della legge.

Su proposta del Rappresentante della Camera di Commercio di Caserta (Emery) delibera poi di suggerire l'aggiunta di una speciale disposizione per

la quale per riparazioni urgenti di gravi guasti fortuiti, tali da compromettere l'attività d'uno stabilimento industriale (come dissestamento di motori, isolamento di dighe o canali, schiantamento di condotte elettriche, rottura di grandi trasmissioni ed altri simili) sia concesso il lavoro festivo in qualunque ora diurna e notturna, previa apposita licenza, che verrà accordata dal prefetto o dal sotto-prefetto od anche in via d'urgenza dal sindaco.

Il Comitato esprime infine il voto che il Parlamento faccia opera sollecita per tradurre la nuova proposta in legge dello Stato.

Collegio dei proviviri. — Il Comitato prende quindi ad esaminare il disegno di legge d'iniziativa parlamentare sui Collegi di Proviviri e il questionario sottoposto all'Unione dell'Ufficio del lavoro circa le modificazioni da apportarsi alla legge vigente sui proviviri.

Sulla questione se la giurisdizione dei Collegi di proviviri debba essere astesa obbligatoriamente a tutto il Paese; si svolge lunga ed ampia discussione. La votazione per appello nominale che chiude la discussione non dà risultato, trovandosi i membri del Comitato divisi in due parti eguali e contrarie.

Sul punto: se in caso di diserzione delle elezioni si debba provvedere alla nomina dei Proviviri per sorteggio, il Comitato — senza suggerire per il momento alcun altro provvedimento — esclude unanime che si possa far ricorso alla estrazione a sorte.

Il Comitato esclude pure la opportunità della elezione di secondo grado, affidata alla Camera del lavoro, ritenendo preferibile — malgrado l'inconveniente che presenta nei principali centri manifatturieri di chiamare alle urne contemporaneamente grandi masse di elettori — il sistema della legge vigente che fonda la elezione dei proviviri sul suffragio universale degli interessati, industriali ed operai.

Circa la estensione della competenza per materia dei collegi dei proviviri, il Comitato ritiene che possa ammettersi per tutte le controversie industriali inerenti al lavoro, sia questo da eseguirsi, in corso di esecuzione, o già eseguito, dipenda oppure no da un contratto scritto; e per le controversie collettive solo in quanto le parti di comune accordo risolvano di adire in collegio.

Il Comitato esprime parere favorevole alla soppressione dell'ufficio indipendente di conciliazione, purchè però sia reso obbligatorio in ogni giudizio dei proviviri il previo esperimento di conciliazione.

Ritiene opportuno che sia mantenuta la pubblicità delle udienze; — che la giurisdizione dei collegi sia estesa a tutti gli impiegati di commercio, agli impiegati ed operai delle amministrazioni militari, — che la competenza per valore dei collegi sia mantenuta a lire 300 per gli operai ed a lire 800 per gli impiegati; che si mantenga il divieto di produrre memorie scritte.

Il Comitato quindi ritiene non opportuna la istituzione di speciale giurisdizione di appello e non conveniente ammettere lo appello in merito, conservandosi però il ricorso per eccesso di potere e per incompetenza.

Appena la istituzione dei collegi di competenza generica nei luoghi dove non possono istituirsi collegi per singole industrie, consente che sull'accordo delle parti i collegi possano essere aditi in serie di giurisdizione.

Non ritiene opportuno che i proviviri siano retribuiti neppure con medaglia di presenza. Esprime il voto che il procedimento sia reso completamente gratuito; che le spese di impianto e di funzionamento dei collegi siano addossate allo Stato e quelle per le elezioni assunte da tutti i comuni compresi nella circoscrizione dei collegi stessi. Non reputa assolutamente opportuno estendere l'efficacia delle decisioni dei collegi oltre la determinata controversia a cui si riferiscono.

L'Unione infine non esita a riaffermare la sua necessità di una pronta riforma della legge vigente, con questi criteri. Ritenuta l'efficacia e il grande valore tecnico e sociale (addimostrato anche in pratica sin qui) dai Collegi dei proviviri si compiace che si delinei un autorevole movimento in questo senso, con la presentazione per parte dell'on. Cabrini ed altri deputati di apposita proposta di legge,

e con la iniziativa assunta dall' ufficio del lavoro di studi intorno al migliore ordinamento di questa magistratura tecnica.

Navigazione interna. — Sulla proposta di speciale Commissione di studio composta dai Delegati delle Camere di Commercio di Bari, Firenze, Milano, Napoli, Roma, Torino e Venezia, approva ad unanimità il seguente ordine del giorno:

L'Unione delle Camere di Commercio, considerata l'importanza grandissima che la navigazione interna — fluviale e lacuale — presenta anche in Italia ove può efficacemente sovvenire alle deficienze dei trasporti ferroviari e tramviari, che sono ben lungi dall'aver raggiunto sviluppo e potenzialità adeguate alle esigenze dei traffici:

ritenuto che per via acquea sarà soprattutto notevolmente agevolato il trasporto delle merci po- vere che ora mal sopportano gli elevatissimi noli ferroviari;

considerato che la navigazione fluviale può in genere ad aprire in Italia nuove vie di trasporto, lateralmente, dall'interno al mare, in sussidio alla marina mercantile italiana, mentre i trasporti ferroviari convengono, longitudinalmente, al nord;

ritenuto che la sistemazione dei fiumi a scopo di renderli atti alla navigazione; contribuisce anche a regolare il corso delle acque per contenere le piene rovinose e per distribuirle in vantaggio della agricoltura;

esprime il suo compiacimento per l'interessamento spiegato dal Governo alla soluzione del gravissimo problema, e riaffermato recentemente con la nomina di speciale Commissione di studio;

si augura che i lavori della Commissione siano prontamente condotti, con speciale riguardo alle regioni meno largamente dotate di altri mezzi di trasporto; e che quindi lo Stato provveda, in non lontano avvenire, alla pratica attuazione delle opere che verranno riconosciute necessarie per assicurare la navigabilità dei corsi d'acqua, destinando di preferenza i contributi che potrà e dovrà gradatamente devolvere a questo fine là dove ragioni tecniche ed economiche ne dimostrino più urgente il bisogno;

fa voto infine perchè i Corpi locali e l'iniziativa privata agevolino allo Stato ed affrettino il compimento delle opere necessarie a dotare il Paese di una estesa rete di vie di trasporto fluviale e lacuali.

Camera di commercio di Alessandria.

— Nell'ultima seduta la Camera, si occupò della formazione del suo bilancio preventivo, esercizio 1904, il quale, tanto per la parte passiva quanto per quella attiva ascende complessivamente alla somma di Lire 31.609.

Indi la Camera emette il proprio parere sopra diverse tasse di esercizio e di rivendita state applicate dai comuni di Casale Monferrato, Novi Ligure, Ovada e Vignale.

L'accennato parere è richiesto dall' art. 13 del regolamento del 23 marzo 1902.

Successivamente il presidente fa parecchie comunicazioni alla Camera, fra le quali importa ricordare:

La relazione, spedita al Ministero, sull'andamento del commercio e delle industrie nella provincia di Alessandria durante il 3° trimestre del 1903, relazione che, secondo la nota ministeriale del 14 ottobre corrente, numero 18.804, verrà pubblicata per intero nel Bollettino ufficiale del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Il regio decreto 11 agosto 1903, che sanziona il nuovo regolamento per la riscossione della tassa dovuta dal commercio girovago e temporaneo, regolamento recentemente deliberato dalla Camera e che andrà in vigore il 1° gennaio 1904.

Le pratiche relative al servizio della linea Genova-Novara-Luino, al più sollecito recapito delle corrispondenze postali ed alla reimportazione in franchigia delle merci d'origine italiana, le quali furono sostanzialmente prese in buona vista dall'autorità competente.

La lettera del Comitato esecutivo per l'Esposizione di Milano del 1905, in occasione dell'inaugurazione del nuovo valico del Sempione, che ringrazia per la costituzione del Comitato presso la Camera, allo scopo di eccitare ed organizzare il concorso dei produttori locali alla Mostra.

La relazione in ordine ai risultati ben soddisfacenti ottenutisi dalla scuola serale d'arti e mestieri di Alessandria pendente l'anno scolastico 1902-1903.

La vertenza passatasi colla Società ferrovie rete Mediterranea per ovviare d'urgenza alla lamentata mancanza di carri ferroviari nella stazione di Casale Monferrato.

L'annuncio della partecipazione ufficiale dell'Italia all'Esposizione universale internazionale di Saint-Louis del 1904. La presidenza fin dal 7 ottobre 1903 divulgò ai maggiori industriali della provincia di Alessandria un'apposita circolare per esortarli a voler intervenire alla grandiosa festa del lavoro che si sta preparando nella lontana America):

Id. di un'Esposizione internazionale d'igiene in Buenos-Aires il 2 aprile 1904;

Id. dell'Esposizione nazionale di Milano del 1905 per vini, liquori, oli e derrate alimentari;

Id. di un'Esposizione d'arti ed industrie italiane in Londra nel 1904;

Id. di un concorso internazionale per apparecchi ad alcool denaturato, che avrà luogo nel febbraio 1904, promosso dal Circolo enofilo italiano di Roma;

Infine l'annuncio ancora di una Mostra campionaria di prodotti nazionali presso la Camera di commercio italiana in S. Francisco di California.

Mercato monetario e Banche di emissione

Il mercato inglese è stato nella decorsa settimana alquanto fermo. I bisogni della liquidazione e del prossimo mese, la ristrettezza del mercato di Nuova York e i ritiri di oro per l'estero, specie per l'Egitto dove sono andate circa 250,000 sterline, tutte queste cause hanno operato insieme a dare al mercato inglese una maggiore fermezza, tuttavia la Banca d'Inghilterra non ha elevato lo sconto minimo ufficiale e ciò probabilmente in vista del fatto che i ricorsi alla Banca non sono stati di grande importanza e le spedizioni di oro per l'America sono somme esigue. A Londra si crede che in questo breve scorcio dell'anno le condizioni monetarie non saranno facili, ma che la Banca potrà far fronte alla situazione senza che le occorra alzare lo sconto.

La Banca aveva l'incasso in diminuzione di 154,000 sterline, il portafoglio era cresciuto di 632,000 e i depositi privati di 152,000.

Agli Stati Uniti d'America la piazza di Nuova York si risente ora dell'azione combinata della crisi industriale degli Stati dell'Ovest e delle richieste di numerario dipendente dai bisogni agricoli i quali sono quest'anno in qualche ritardo per un corrispondente ritardo nei raccolti.

Sul mercato berlinese si temeva pure che lo sconto ufficiale venisse aumentato ancora, ma nulla di ciò si è verificato.

A Parigi la tendenza del mercato accenna ad una non lontana tensione; tuttavia la situazione rimane soddisfacente. Lo sconto è al 3 0/0 circa. La Banca di Francia al 26 corr. aveva l'incasso in aumento di 7 milioni e il portafoglio di 180 milioni.

In Italia lo sconto rimane oscillante tra 4 e 6 0/0 i cambi ebbero queste variazioni:

	su Parigi	su Londra	su Berlino	su Vienna
23 Lunedì.....	99.90	25.16	122.95	105.05
24 Martedì.....	99.90	25.16	123.—	105.—
25 Mercoledì...	99.875	25.16	122.95	104.90
26 Giovedì.....	99.875	25.16	122.95	104.95
27 Venerdì.....	99.90	25.16	123.—	104.90
28 Sabato.....	99.90	25.16	123.—	104.90

Situazioni delle Banche di emissione estere

		26 Novembre	differenza
Banca d'Inghilterra	Attivo		
	Incaso metallico Sterl.	31,893,000 —	154,000
	Portafoglio.....	24,568,000 —	632,000
	Riserva.....	22,141,000 +	113,000
Passivo	Circolazione.....	28,202,000 —	40,000
	Conti corr. dello Stato	6,881,000 +	48,000
	Conti corr. particolari	37,697,000 —	152,000
	Rapp. tra l'inc. e la cir.	49 1/2 % +	3/8 %

		26 Novembre	differenza
Banca di Francia	Attivo	Incasso oro... Fr.	2,997,533,000 + 867,000
		argento... »	1,109,094,000 + 6,454,000
		Portafoglio..... »	861,716,000 - 180,257,000
	Passivo	Anticipazione..... »	634,238,000 + 8,591,000
		Circolazione..... »	4,216,858,000 - 44,135,000
Conto cor. dello St. »		622,032,000 + 223,027,000	
	» dei priv. »	191,531,000 + 16,552,000	
	Rapp. tra la ris. e l'inc.	83,15 % + 1,03 %	

		21 Novembre	differenza
Banca dei Paesi Bassi	Attivo	Incasso oro... Fior.	49,366,000 + 360,000
		argento... »	76,367,000 + 768,000
		Portafoglio..... »	81,933,000 - 1,647,000
	Passivo	Anticipazioni..... »	59,024,000 - 3,281,000
		Circolazione..... »	243,620,000 - 4,011,000
Conti correnti..... »		7,066,000 + 865,000	

		21 Novembre	differenza
Banche Associate di New York	Attivo	Incasso met. Doll.	152,950,000 - 3,490,000
		Portaf. e anticip. »	887,230,000 - 2,630,000
		Valori legali... »	62,790,000 + 1,080,000
	Passivo	Circolazione..... »	46,020,000 + 40,000
		Conti corr. e dep. »	847,330,000 - 6,090,000

		14 Novembre	differenza
Banca imperiale Germanica	Attivo	Incasso... Marchi	896,150,000 + 21,589,000
		Portafoglio..... »	928,300,000 + 6,636,000
		Anticipazioni..... »	57,284,000 - 3,415,000
	Passivo	Circolazione..... »	1,288,210,000 - 21,493,000
		Conti correnti..... »	497,884,000 + 46,660,000

		14 Novembre	differenza
Banche di emis. Svizz.	Attivo	Incasso oro... Fr.	105,031,000 - 326,000
		argento... »	10,417,000 + 138,000
		Circolazione..... »	236,126,000 + 3,774,000
	Passivo	Circolazione..... »	236,126,000 + 3,774,000
		Conti correnti..... »	236,126,000 + 3,774,000

		15 Novembre	differenza
Banca Austro-Ungherese	Attivo	Incasso... Corone	1,469,974,000 + 3,452,000
		Portafoglio..... »	327,752,000 - 27,539,000
		Anticipazione..... »	40,159,000 - 711,000
	Passivo	Prestiti..... »	299,285,000 + 240,000
		Circolazione..... »	1,645,519,000 - 50,371,000
		Conti correnti..... »	174,855,000 - 24,774,000
		Cartelle fondiarie »	298,843,000 + 69,000

		21 Novembre	differenza
Banca di Spagna	Attivo	Incasso oro Pesetas	362,906,000 + 216,000
		argento... »	473,265,000 + 3,128,000
		Portafoglio..... »	926,678,000 - 2,513,000
	Passivo	Anticipazioni..... »	110,054,000 - 1,539,000
		Circolazione..... »	1,629,943,000 + 12,445,000
		Conti corr. e dep. »	587,958,000 + 2,948,000

Situazione degli Istituti di emissione italiani

	Banca d'Italia		Banco di Napoli		Banco di Sicilia	
	31 Ott. 1903	differ.	31 Ott. 1903	differ.	31 Ott. 1903	differ.
Capitale nominale.....	240 milioni		—		—	
Capit. versato o patrim. »	180 »		65 milioni		12 milioni	
Massa di rispetto.....	45.9 »		9.2 »		48.4 »	
Fondo di cassa. milioni	523.4	+ 15.8	104.1	—	45.2	- 1.1
Portaf. su piazze ital. »	282.0	+ 13.8	81.0	+ 4.7	43.0	+ 2.4
» sull' estero... »	71.5	- 0.4	22.5	+ 0.8	8.5	+ 0.6
Anticipazioni..... »	40.5	+ 4.5	31.2	- 0.9	3.8	- 0.2
Partite immobiliz. o non consentite dalla legge 10 agosto 1893. »	154.6	- 1.1	114.3	- 1.2	7.3	—
Sofferenze dell' esercizio in corso..... »	1.2	+ 0.05	0.3	- 0.06	0.1	—
Titoli..... »	203.9	- 0.2	71.7	+ 1.1	7.9	—
» nell' limite norm. »	562.9	- 9.7	—	—	48.4	—
» coperta da altrettanta riserva. »	333.1	+ 23.0	—	—	18.1	—
» per conto del Tesoro..... »	—	—	—	—	—	—
Totale della circolaz. »	896.0	+ 13.3	275.6	+ 13.1	66.5	—
Conti correnti ed altri debiti a vista..... »	101.2	+ 3.0	38.2	+ 1.9	26.8	+ 0.7
Id. id. a scadenza. »	86.5	+ 0.1	26.1	+ 0.7	11.6	—

RIVISTA DELLE BORSE

28 Novembre.

Fino dagli ultimi giorni della settimana passata si era andato delineando, nei mercati esteri specialmente, un miglioramento sensibile nella situazione monetaria, miglioramento che è andato accentuandosi nella ottava attuale. Allontanato il pericolo di aumento di sconto, alla Banca d'Inghilterra, i consolidati inglesi hanno mutato tendenza volgendo all' aumento, e trascinando in questa corrente anche Parigi che era stato per vario tempo alquanto inerte.

Per riflesso quindi anche noi siamo migliorati, e se la settimana non va registrata fra le più ricche di affari, tuttavia il fondo del mercato si presenta buono, e sereno. Le sedute odierne sono state in gran parte assorbite dalla sistemazione della liquidazione di fine mese, quasi del tutto sistemata a quest' ora, senza il menomo disguido ed a tassi di riporto miti e simili ai precedenti.

Questa facilità con cui si svolgono le nostre liquidazioni, dimostra ancora una volta più, come il nostro mercato sia leggero e presenti pure quella elasticità desiderata.

Anche nell' ottava odierna l' attività maggiore degli affari si è svolta intorno ai valori bancari.

Per la rendita 5 per cento fu fatto 103.90 e 103.95 per contanti, e 104.25 per fine.

Il 3 1/2 a 102.45 per contanti in media, ed a 102.75 per fine. Fermo il 4 1/2 e 3 per cento ai soliti prezzi.

Parigi ci segna sostenuti a 104; sugli altri titoli di Stato fa: a 97.90 il francese, a 106.65 lo spagnolo, a 88 il turco.

L' Inglese ha raggiunto 88.80.

TITOLI DI STATO	Sabato 21 Novemb. 1903	Lunedì 23 Novemb. 1903	Martedì 24 Novemb. 1903	Mercoledì 25 Novemb. 1903	Giovedì 26 Novemb. 1903	Venerdì 27 Novemb. 1903
Rendita italiana 3 1/2 %	102.35	102.42	102.40	102.40	102.45	102.45
» » 5 »	103.80	103.77	103.80	103.82	103.90	103.25
» » 4 1/2 »	102.55	102.55	102.55	102.25	102.25	102.20
» » 3 »	73.50	73.50	73.50	73.50	73.50	73.50
Rendita italiana 5 % :						
a Parigi.....	103.80	104. —	104.05	104. —	104. —	104.02
a Londra.....	103.25	103.25	103.25	103.25	103.25	103.25
a Berlino.....	103.75	103.80	103.75	103.75	103.75	—
Rendita francese 3 % ammortizzabile.....	98.15	—	—	—	—	98.20
» » 3 % antico.	97.95	97.95	97.92	98.05	97.95	97.90
Consolidato inglese 2 3/4 » prussiano 3 1/2	88.85	88.90	88.75	88.75	88.75	88.80
Rendita austriaca in oro	120.50	120.45	120.40	120.55	120.40	120.55
» » in arg.	100.35	100.30	100. —	100. —	100.25	100.35
» » in carta	100.50	100.45	100.45	100.50	100.45	100.50
Rendita spagn. esteriore:						
a Parigi.....	90.30	90.40	90.45	90.70	90.65	90.60
a Londra.....	89.75	89.40	89.50	89.70	89.75	—
Rendita turca a Parigi.	88.10	88. —	87.97	87.97	88. —	88.05
» » a Londra	87. —	87. —	83.45	86.25	86.50	87. —
Rendita russa a Parigi.	85. —	—	—	—	—	—
» portoghese 3 % a Parigi.....	64.32	64.50	64.60	64.90	64.95	64.90

VALORI BANCARI

	21 Novemb. 1903	28 Novemb. 1903
Banca d'Italia.....	1107. —	1124. —
Banca Commerciale.....	781. —	791. —
Credito Italiano.....	597. —	614. —
Banco di Roma.....	117.50	118. —
Istituto di Credito fondiario...	577. —	577. —
Banco di sconto e sete.....	150. —	150. —
Banca Generale.....	38. —	38. —
Banca di Torino.....	92. —	90.50
Utilità nuove.....	295. —	295. —

Le azioni Banca d'Italia seguitano a godere le simpatie della speculazione, segnando ancora aumento.

Buonissime sono le azioni della Banca Commerciale, e Credito italiano; più fermo il resto.

CARTELLE FONDARIE		21 Novem. 1903	28 Novem. 1903
Istituto italiano.....	4 ⁰ / ₁₀	508. —	508. —
» »	4 ¹ / ₂ »	517. —	520. —
Banco di Napoli.....	3 ¹ / ₂ »	485. —	485. —
Banca Nazionale.....	4 »	505.50	507. —
» »	4 ¹ / ₂ »	507.50	508. —
Banco di S. Spirito.....	5 »	508. —	508. —
Cassa di Risp. di Milano	5 »	515. —	515. —
» »	4 »	507. —	507. —
Monte Paschi di Siena..	4 ¹ / ₂ »	505. —	505. —
» »	5 »	515. —	515. —
Op. Pie di S. P. ¹⁰ Torino	5 »	517.50	517. —
» »	4 ¹ / ₂ »	510. —	509. —

Ferme le cartelle fondiarie, con affari scarsi.

PRESTITI MUNICIPALI		21 Novem. 1903	28 Novem. 1903
Prestito di Roma.....	4 ⁰ / ₁₀	506. —	50 50
» Milano.....	4 »	101.90	102. —
» Firenze.....	3 »	75.50	75.50
» Napoli.....	5 »	101.40	101.25

VALORI FERROVIARI		21 Novem. 1903	28 Novem. 1903	
AZIONI OBLIGAZIONI	Meridionali.....	684. —	687. —	
	Mediterranee.....	460. —	457. —	
	Sicule.....	674. —	674. —	
	Secondarie Sarde.....	268. —	268. —	
	Meridionali.....	3 ⁰ / ₁₀	354.50	354.50
	Mediterranee.....	4 »	505. —	505. —
	Sicule (oro).....	4 »	516. —	516. —
	Sarde C.....	3 »	358. —	361.50
	Ferrovie nuove.....	3 »	364. —	364.50
	Vittorio Eman.....	3 »	373. —	374. —
	Tirrene.....	5 »	517. —	517. —
	Costruz. Venete.....	5 »	509.50	509.50
	Lombarda.....	3 »	326. —	329. —
	Marmif. Carrara.....	»	255. —	255. —

I valori ferroviari ebbero scambi non molto vivaci, a prezzi in complesso fermi. Nelle azioni notiamo buone le Meridionali, nelle obbligazioni le Sarde e Vittorine.

VALORI INDUSTRIALI		21 Novem. 1903	28 Novem. 1903
Navigazione Generale.....		504. —	504. —
Fondaria Vita.....		284. —	284. —
» Incendi.....		148. —	147.50
Acciaierie Terni.....		1805. —	1820. —
Raffineria Ligure-Lomb.....		320. —	317. —
Lanificio Rossi.....		1548. —	1552. —
Cotonificio Cantoni.....		536. —	539. —
» veneziano.....		284. —	291. —
Condotte d'acqua.....		331. —	334. —
Acqua Marcia.....		1523. —	1525. —
Linificio e canapificio nazion.		146. —	147. —
Metallurgiche italiane.....		171. —	172. —
Piombino.....		90. —	92. —
Elettric. Edison vecchie.....		555. —	550. —
Costruzioni venete.....		131. —	137. —
Gas.....		1388. —	1394. —
Molini Alta Italia.....		611. —	615. —
Ceramica Richard.....		340. —	345. —
Ferriere.....		78. —	78. —
Officina Mec. Miani Silvestri.		135. —	136. —
Montecatini.....		100. —	198. —
Carburo romano.....		853. —	852. —

Banca di Francia.....	3875. —	3880. —
Banca Ottomanna.....	596. —	598. —
Canale di Suez.....	4037. —	4095. —
Crédit Foncier.....	696. —	699. —

Non molto attivo è stato il mercato dei valori industriali.

Qualche cosa è stato fatto in Rubattino; le Edison oscillantissime, ma sostenute.

SOCIETÀ COMMERCIALI ED INDUSTRIALI

Rendiconti di assemblee

Società italiana di elettricità Siemens Schuckert. — Il 14 corr. ebbe luogo la assemblea ordinaria degli azionisti di questa Società, capitale L. 500,000 interamente versato.

Il bilancio ed il conto profitti e perdite dello esercizio chiusosi il 31 luglio 1903, presentano un utile di L. 25,742,04.

NOTIZIE COMMERCIALI

Grani. Mercati assai animati con merce abbondante.

A *Rovigo* frumento da L. 22.50 a 22.90, frumentoni da L. 14.40 a 16 al quintale. A *Varese* frumento nostrano da L. 22 a 23, segale da L. 17.50 a 18, melgone da L. 15 a 18, miglio da L. 17.50 a 18.50; a *Bergamo* frumentone da L. 14.90 a 16. Ad *Oleggio* frumento a L. 22, avena da L. 16 a 16.75, meliga da L. 15.50 a 17.25, segale da L. 15.50 a 16 al quintale. A *Novara* frumento da L. 22 a 23, avena da L. 15 a 16.50, segale da L. 14.50 a 15.50. A *Lugo* frumento da L. 22 a 23, frumentone da L. 16.50 a 17, avena da L. 16 a 16.50, meliga da L. 13 a 14. A *Roma* frumento da L. 23 a 23.25, frumentone da L. 15 a 15.25, avena da L. 14 a 14.25. A *Parigi* frumenti per corrente a fr. 20.90, segale a fr. 15.10, avena a fr. 14.10. A *New York* frumento da cents 90 a 95, mais da cents 51 a 51.25 per bushel.

Sete. La settimana che chiude è stata cattiva per gli affari e per i corsi. La debolezza si è principalmente accentuata per le sete della China. L'ultimo raccolto ha dato sete inferiori che necessitano di selezione. Gli importatori di questa sorta incontrano delle difficoltà a far accettare le consegne; si parla di contestazioni che si sarebbero elevate a questo soggetto. Nè si intravede un miglioramento a tale situazione generale. La fabbrica non riceve incoraggiamenti, per modo che si va a tentoni e si vive alla giornata.

Prezzi praticati:

Gregge. Italia 11|13 1 fr. 52 a 53; Piemonte 13|16 extra fr. 55; Siria 9|11 1 fr. 51 a 52; Brussa 13|15 extra fr. 50, 1 fr. 48; Cevennes 9|12 1 fr. 56; China fil. 9|11 2 fr. 52, 11|13 1 fr. 51, 2 fr. 49; Canton fil. 10|12 1 fr. 38.50, 13|15 1 fr. 36.50; Giappone fil. 9|11 1 1/2 fr. 48, 11|13 1 1/2 fr. 46, 2 fr. 45.

Trame. Francia 24|26 1 fr. 55, 2 fr. 53; China giri non contati 40|45 2 fr. 43; China giri contati 40|45 1 fr. 45; Canton fil. 20|22 extra 45 1 fr. 42, 2 fr. 39; Giappone fil. giri contati 20|22 1 fr. 53; Kameda 24|28 1 fr. 48.

Organzini. Francia 18|20 1 fr. 57; Italia 13|20 extra fr. 57, 20|22 2 fr. 55; Brussa 23|32 2 fr. 56; China fil. 23|26 2 fr. 54; China giri non contati 40|42 2 fr. 45; Canton fil. 20|22 2 fr. 44; Giappone fil. 13|21 1 fr. 54, 24|26 1 fr. 51 a 52.

Cotoni. L'ottava fu notevolmente nervosa; forti rialzi si contrapposero a più forti ribassi, e questi ultimi non furono che la reazione naturale a mercati troppo spinti durante i passati giorni.

Complessivamente si ebbe: a *New York* un ribasso di 27 a 31 punti; a *New Orleans* di 28 a 32.

A *New York* il Middling Upland discese da 11.50 a 11.20; a *New Orleans* da 11 a 10 3/4 per libbra.

Canape. Gli acquisti dell'ultima ottava sono stati pochi e meschini, mentre prevedevansi più abbondanti dell'altra, stante la calma che regna nei mercati della produzione. Però questa calma è molto relativa, non essendovi importanti offerte, e potendo

da un momento all'altro avere una ripresa che guasterà l'intero mercato dell'esportazione. Difatti molti produttori, se non la maggior parte di essi, preferiscono attendere dopo il Natale e forse anche dopo la Pasqua, per vendere la loro merce e quindi fino a quell'epoca niente ressa.

A *Napoli* canape primo paesano a L. 78, id. secondo paesano a L. 76, id. terzo paesano a L. 74, Marcianise a L. 72 al quintale. A *Iugo* canape di prima qualità a L. 80, id. di seconda qualità a Lire 70 al quintale.

Saponi. Continua la buona ricerca di saponi, specialmente per le qualità all'olio di palma.

A *Genova* sapone Medley e Sons a L. 24, id. giallo nazionale uso inglese a L. 21 la Cassa di 50 chilogrammi. Sapone bianco nazionale puro da Lire 52 a 54, id. verde di prima qualità da L. 48 a 50, id. marmorato speciale da L. 50 a 54. Sapone marca corona da L. 36 a 40 al quintale.

Petrolio. Il mercato del petrolio seguita animato con importanti richieste per il consumo.

I prezzi, sempre sostenuti, subirono altri aumenti.

A *Genova* petrolio Pensilvania in cisterne da L. 22.45 a 22.45 i 100 chilogrammi, ed in cassette da L. 8.55 a 8.60 per cassa. Petrolio Caucaso in cisterne da L. 21.20 a 21.30 i 100 chilogrammi, id. in cassette da L. 7.30 a 7.35 per cassa. Ad *Anversa* petrolio per corr. a fr. 22. A *Filadelfia* petrolio 70 per cento raffinato a cents 9.50. A *Nuova York* petrolio raffinato al 70 per cento a cents 9.45.

Risi. Mercati calmi a prezzi stazionari. A *Torino* riso mercantile da L. 32.50 a 33, id. fioretto da

L. 35.25 a 36 al quintale. A *Vercelli* riso sgusciato da L. 28 a 29, id. mercantile da L. 30 a 31; riso giapponese da L. 27.40 a 28.40, risone da L. 18.75 a 20 al quintale. A *Verona* risone nostrano da L. 21.75 a 22.25, id. giapponesi da L. 20.75 a 21.25, riso fioretto da L. 37 a 37.75, riso giapponese da L. 32 a 32.50, risetta da L. 17 a 18 al quintale.

Prodotti chimici. Sempre invariati i prezzi in generale e con moderata domanda nelle sode sia per pronta consegna come nel nuovo anno.

Piuttosto debole il solfato di rame con buoni affari.

Quotasi:

Carbonato di soda ammoniacale 58° in sacchi L. 12.50. Cloruro di calce «Gaskell» in fusti di legno duro 11.75. Clorato di potassa in barili di 50 chilogrammi 73.—. Solfato di rame prima qual. 50.50, di ferro 7. Carbonato ammoniacale 83.50. Minio rosso LB e C 36. Prussiato di potassa giallo—. Bicromato di potassa 73.—, id. di soda 56.—. Soda caustica bianca 60/62, L. 22.25, id. 70/72, 24.75, id. 76/77, 26.60. Allume di rocca in pezzi 13.75, in polvere 15.25. Silicato di soda «Gossage» 140 gradi T nera 11.50, id. 75 gradi 9.50. Potassa caustica Montreal—. Bicarbonato di soda mezza luna in barili di chilogrammi 50, 19.—. Borace raffinato in pezzi 33.50, in polv. 35.50. Solfato d'ammoniaca 24 0/0 buon grigio 35.50. Sale ammoniacale prima qualità 108, seconda 103. Magnesia calcinata Pattinson in facons una libbra 1.25, in latte una libbra 1.10.

Il tutto per 100 chilogrammi costo nolo s. Genova spese doganali e messa al vagone da aggiungersi ai suddetti prezzi.

CESARE BILLI, Gerente-responsabile.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima — Sedente in Milano — Capitale L. 180 milioni — interamente versato

AMMORTIZZATO PER L. 537,000

ESERCIZIO 1903-1904

Prodotti approssimativi del traffico dall'11 al 20 Novembre 1903.

(14^a decade)

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE COMPLEMENTARE		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilom. in esercizio...	4760	4760	—	1065	1065	—
Media.....	4760	4760	—	1065	1052	+ 13
Viaggiatori.....	1,507,524.00	1,415,389.99	+ 92,134.01	67,155.00	59,128.18	+ 8,026.82
Bagagli e Cani.....	89,422.00	78,542.26	+ 10,879.74	2,466.00	1,496.73	+ 969.27
Merci a G.V. e P.V. acc.	495,593.00	476,465.90	+ 19,127.10	20,867.00	17,639.56	+ 3,227.44
Merci a P.V.....	2,397,857.00	2,331,193.36	+ 66,657.64	90,413.00	94,606.43	- 4,193.43
TOTALE.	4,490,396.00	4,301,597.51	+ 188,798.49	180,901.00	172,870.90	+ 8,030.10

Prodotti dal 1° Luglio al 20 Novembre 1903.

Viaggiatori.....	25,556,423.00	25,012,371.60	+ 544,056.40	1,222,891.00	1,193,570.75	+ 29,320.25
Bagagli e Cani.....	1,223,078.00	1,178,712.01	+ 44,365.99	40,045.00	36,754.17	+ 3,290.83
Merci a G.V. e P.V. acc.	5,958,213.00	5,744,862.83	+ 213,350.17	229,177.00	217,907.18	+ 11,269.82
Merci a P.V.....	30,805,672.00	29,833,962.82	+ 971,709.18	1,239,695.00	1,195,812.76	+ 43,882.24
TOTALE.	63,543,391.00	61,769,909.26	+ 1,773,481.74	2,731,808.00	2,644,044.86	+ 87,763.14

Prodotto per chilometro

della decade.....	913.36	903.70	+ 39.66	169.86	162.32	+ 7.57
riassuntivo.....	13,349.45	12,976.37	+ 372.58	2,565.08	2,513.35	+ 51.74

(*) La linea Milano-Chiasso (Km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.