

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXXI — Vol. XXXV

Firenze, 21 Febbraio 1904

N. 1555

SOMMARIO: Il riscatto delle Meridionali — Ancora le accuse contro l'Istituto Italiano di Credito Fondiario — Napoli e i noli marittimi — L'industria del cotone. — **Rivista economica:** (*La disoccupazione nel Basso Emiliano - Gli appalti di lavori pubblici alle Società Cooperative. - Per una riforma delle tariffe ferroviarie viaggiatori.*) — Le tasse sui valori mobiliari in Italia — Le ferrovie del Giappone — Il commercio fra l'Italia e la Russia nel 1901 — I provvedimenti per la Basilicata — Cronaca delle Camere di commercio (Siena e Grosseto) — Banche popolari cooperative nell'esercizio 1903. — Mercato monetario e Banche di emissione — Rivista delle Borse. — Società commerciali ed industriali (Nuove Società). — Note commerciali. — Annunzi.

IL RISCATTO DELLE MERIDIONALI

I lettori ricordano che nei numeri scorsi dell'*Economista* abbiamo trattato dell'argomento del riscatto della rete Meridionale da uno speciale punto di vista; pareva infatti a noi che nel discutere di tale possibile operazione non si tenesse abbastanza conto del fatto che ove non avvenisse riscatto prima del 30 giugno 1905, bisognava che tra lo Stato e la Società delle Strade Ferrate Meridionali intervenissero altri accordi, i quali potevano essere di due specie: o proroga degli attuali contratti di esercizio più o meno modificati e per un tempo più o meno lungo; ovvero patti speciali per l'esercizio della rete meridionale con modificazione delle Convenzioni che erano in vigore nel 1884.

Il nostro ragionamento moveva dal concetto che l'interesse del pubblico e dello Stato non avrebbe permesso che si ritornasse alla applicazione delle concessioni di trasporto quali erano nel 1884 sulla rete meridionale, e che quindi in un modo o nell'altro lo Stato avrebbe dovuto sopportare degli oneri per ottenerne la modificazione.

Concludevamo quindi affermando che, volendo dimostrare se fosse utile o no di venire al riscatto della rete meridionale prima del 30 giugno 1905, bisognava tener conto, non solamente dei probabili oneri che sarebbero derivati dal riscatto, ma anche degli oneri che sarebbero derivati dal non riscatto.

Sebbene tale nostro concetto dapprincipio fosse accolto con diffidenza, tuttavia venne poi facilmente chiarito e parve che se ne comprendesse la chiarezza e la praticità.

Intanto però in seno ad una Commissione che ha per ufficio di studiare la questione, l'avvicinamento del riscatto della rete meridionale diede luogo ai più disparati pareri; non solamente perchè alcuni si dichiaravano favorevoli altri contrari a tale operazione, ma perchè le discussioni portavano a risultati molto diversi intorno

agli effetti finanziari a carico del Tesoro derivanti dal riscatto.

E si assicurava che alcuni vedessero nel riscatto un maggior onere per il bilancio di sei milioni, altri si limitassero a prevederlo in tre milioni.

Al pubblico sembrerà strano che, dovendo discutere e chiarire un punto tanto importante come è quello degli effetti finanziari del riscatto, nè Commissione, nè Ministero dei Lavori Pubblici, nè Ministero del Tesoro abbiano pensato di sentire l'altra parte interessata, che è la Società delle Strade Ferrate Meridionali. Il sentire quale fosse il suo pensiero in proposito non impegnava a nulla, poichè la determinazione della cifra doveva essere fatta dopo accordi e dopo deliberazioni del Governo e del Parlamento.

Ma poteva venire in mente a quelle egregie persone, le quali con veste ufficiale quasi pubblicamente discutevano sulla cifra di riscatto, che il Governo non avrebbe fatto la più bella figura, ove mai discutendosi se tale cifra da pagarsi fosse di *tot* o di *tot*, un bel giorno la Società creditrice avesse dichiarato: *ma io credo che lo Stato mi debba molto meno.*

Si preferì il sistema dei monologhi a quello dei dialoghi e naturalmente non si diede prova di prudenza discutendo davanti al creditore quale fosse l'ammontare del debito.

Noi crediamo che la Società delle Meridionali avrebbe dovuto intervenire prima, anche per un sentimento di delicatezza di fronte alle così vivaci discordanze dei membri della Commissione, ma, comunque, il suo intervento è sempre opportuno a metter termine alle fantasticherie.

Un articolo che è pubblicato dalla *Nuova Antologia* del 16 corr. e che porta la firma « la Società italiana per le strade ferrate Meridionali » ci fa sapere quali sarebbero le pretese della Società stessa, ed in qual modo essa perviene a determinare la cifra del riscatto.

Speriamo che i combattenti nella Commissione governativa non vorranno essere più reali-

sti del re e non continueranno a sconsigliare il riscatto per il troppo grave onere che ne deriverebbe al Tesoro.

Non possiamo qui ora, nemmeno in riassunto, riportare i calcoli che sono esposti nell'articolo citato; diremo solo che il maggior onere al Tesoro, sarebbe di L. 1,720,000 annue, con che però lo Stato acquisterebbe il materiale rotabile dell'esercizio e gli approvvigionamenti; gli utili derivanti dall'esercizio della rete, ed il diritto di disporre liberamente delle tariffe.

Ove poi lo Stato facesse il riscatto assieme alla liquidazione dei conti delle Convenzioni del 1885, l'onere del riscatto si ridurrebbe a sole L. 480,000 l'anno, ed ancora meno, ove si valutino certi oneri che la Società ritiene cadrebbero sullo Stato, ove il riscatto non avvenisse.

Il problema ferroviario, quale si presenta ora per l'Italia, ha tanta importanza ed è così complesso, che non ci sembra eccessivo di credere che occorranza tutta la energia e tutta la buona volontà di coloro che sono chiamati a risolverlo.

Auguriamo quindi che intanto questa questione del riscatto si discuta da una parte e dall'altra con equanimità, tenendo conto degli interessi delle due parti e di quelli del pubblico.

Se lo Stato nel discutere il riscatto si mette dal punto di vista del disastro a cui si dice sarebbe esposta la Società ove il riscatto non avvenisse; e se la Società ne discute pensando che lo Stato non possa negarlo pel disastro che, sulla rete meridionale, cadrebbe sul servizio e sul pubblico — ogni accordo sarà difficile e lo spettacolo che daranno le due parti interessate sarà doloroso per tutti.

Arrivati al punto in cui siamo, l'articolo della Società delle Meridionali ha resi inutili i soliloqui; ci pare che l'autorità del Governo debba intervenire per fissare con spirito equanime assieme alla Società a quali patti si farebbe il riscatto ed a quali patti la Società riprenderebbe l'esercizio della sua rete, onde permettere al paese ed al Parlamento di giudicare la via da preferire, senza pericolo che l'una o l'altra soluzione sia di danno alla nazione o ad una importante regione di essa.

Ancora le accuse contro l'Istituto Italiano di Credito Fondiario

Abbiamo detto nell'ultimo articolo nel quale si esaminavano le condizioni speciali dei « mutui fondiari in contanti » che all'Istituto italiano di Credito Fondiario si muovono altre accuse oltre quella fondamentale che in quell'articolo abbiamo dimostrata infondata. Non è inutile qualche ulteriore considerazione.

Dicono gli avversari dell'Istituto italiano di Credito Fondiario, che esso ha venduto tanto caro il suo servizio, cioè ha fatto pagare ai suoi clienti così alte provvigioni che nei dodici anni di esercizio, tra utili riscossi e da riscuotere si può calcolare una somma di *dodici milioni*.

Il lettore voglia seguire il nostro ragionamento: un guadagno di 12 milioni in dodici anni, vorrebbe dire un milione l'anno.

Ma per dare agli azionisti sole 24 lire per azione, cioè il 4,80 per cento, l'Istituto deve spendere 1,920,000 perchè il capitale è di 40 milioni; dunque il guadagno denunciato nei dodici anni è errato; l'Istituto per solo servizio di interessi agli azionisti ha guadagnato di più; si può ritenere approssimativamente sedici e non dodici milioni.

Dunque vorrebbe dire che l'Istituto avrebbe guadagnato oltre gli interessi per gli azionisti ed oltre le riserve, che ammontano a meno di 4 milioni, un altro milione l'anno e questo sarebbe il guadagno illecito, a dire degli avversari, per la esorbitanza delle provvigioni.

Se quello che affermano gli avversari dell'Istituto fosse vero, esso si sarebbe quindi organizzato in modo da guadagnare oltre gli interessi del capitale ed oltre le necessarie riserve, dodici milioni in dodici anni, e continuando nello stesso sistema, quaranta milioni in quaranta anni.

Il che vorrebbe dire, secondo gli avversari, che da qui a 28 anni l'Istituto Italiano di Credito Fondiario avrebbe distribuito l'interesse agli azionisti, avrebbe costituita la sua riserva ordinaria e straordinaria di circa una diecina di milioni, più avrebbe un utile « abilmente nascosto » — insinuano gli avversari — che salirebbe a 40 milioni, cioè a tutto il capitale.

Vi è bisogno di concludere che la stessa enormità della accusa ne dimostra la assurdità?

Nessuno nega né può negare, perchè i documenti che l'Istituto pubblica sulla propria situazione sono chiarissimi e nulla hanno di nascosto, che l'Istituto abbia approfittato di questo fortunato periodo nel quale la pubblica economia andò così improvvisamente migliorando per provvedersi dei mezzi con cui poter rendere meno gravoso il suo servizio quando venissero gli anni magri, che pur troppo già incominciano, ma da questo a raccontare la favola dei dodici milioni di riserve nascoste corre molto, troppo anzi per la verosimiglianza.

Bisogna quindi che coloro i quali vogliono giudicare della azione dell'Istituto e delle condizioni a cui esso presta l'opera propria non si fermino alle apparenze dei fatti, ma giudichino dopo un certo studio; le questioni del credito sono invero sempre molto semplici e facili a comprendersi, ma talvolta rivestono apparenze che non facilmente, a prima vista, i profani possono distinguere dalla verità.

Così, ad esempio, colpisce a prima vista che l'Istituto si faccia pagare una provvigione — tenue a dir vero — anche quando le cartelle sono sopra la pari; ma a parte che come si è detto, non vi è corrispondenza tra le emissioni delle cartelle e le stipulazioni dei mutui, il fatto si spiega quando si pensa che, oggi ad esempio, l'Istituto ha stipulato circa tre milioni di mutui al 3 1/2 per cento di interesse e non ha ancora emesse le cartelle 3 1/2, per cui, sui tre milioni mutuati, riscuote dai mutuatari il 3 1/2 e paga ai possessori delle cartelle il 4 0/10.

Così ad esempio può impressionare i profani il sentir dire: l'Istituto ha riscossa la provvigione speciale anche per i mutui che ha

stipulati col capitale. Però riflettendo che l'Istituto facendo i mutui in contanti opera sempre col suo capitale, e che esso lo recupera o libera per fare altri mutui ogni volta che emette cartelle, si comprende facilmente che la provvigione speciale è il compenso per la media delle perdite che subisce o subirà l'Istituto e che non si possono distinguere i mutui fatti col capitale ed i mutui fatti colle cartelle.

Così è affatto insussistente l'accusa che si fa all'Istituto di non aver fatti i mutui in cartelle, mentre la legge dice che i mutui sono fatti in contanti od in cartelle a richiesta del mutuatario. Bisognava che gli avversari portassero le prove che l'Istituto ha rifiutato di fare dei mutui perchè il mutuatario persisteva a volerli in cartelle. Ma questa prova non fu portata nè pare poteva portarsi, perchè se l'Istituto ha cercato di persuadere la sua clientela a preferire i mutui in contanti — ciò può nuocere a quel certo sciame di faccendieri che, a danno dei mutuatari, negoziavano le cartelle; — ma non è contrario a nessuna disposizione di legge che l'Istituto induca i mutuatari a preferire un sistema piuttosto che l'altro.

Per di più sarebbe da considerarsi se sia veramente utile che uno stesso Istituto, nella pratica, adoperi indipendentemente i due sistemi dei mutui in contanti e dei mutui in cartelle. Noi non crediamo che ciò sarebbe utile, ma ad ogni modo implicherebbe un doppio ordinamento di alcune parti della amministrazione, ed un conseguente aumento di spese, che per necessità di cose rincarirebbero i servizi prestati dall'Istituto.

In conclusione, non vediamo che le accuse formulate contro l'Istituto abbiano razionale fondamento, non solo, ma vediamo anzi dai fatti che il pubblico va sempre più preferendo l'Istituto italiano, e sempre meno gli altri Istituti si mostrano disposti a fargli concorrenza per dividere i lauti guadagni che si dice egli raggiunga.

Piuttosto da tutti questi fatti ci sembra che vi sia una importante considerazione da fare.

Può esser permesso, senza incorrere in nessuna responsabilità, accusare pubblicamente con ragioni così infondate un Istituto che ha una così importante funzione pubblica e dalla cui prosperità dipendono direttamente ed indirettamente tanti interessi? L'articolo 1151 del Codice civile esiste proprio per nulla? E l'Istituto ha fatto bene e fa bene a non servirsene?

Noi speriamo che, appunto per quell'ordine pubblico che viene invocato così stranamente dagli accusatori dell'Istituto, il Ministro, quando si svolgeranno le interpellanze sull'argomento farà chiare e recise dichiarazioni che tronchino affatto ogni dubbio sulla legalità dell'operato dell'Istituto e farà comprendere al Parlamento per quali motivi si possa sospettare che uno scoperto non piccolo nelle azioni dell'Istituto esistesse nel mercato al momento in cui si pubblicarono le accuse, pubblicazione già da più mesi minacciata; che l'improvviso ribasso ottenuto sulle azioni deve avere già soddisfatta la speculazione, la quale probabilmente ora non discute che per coonestare l'opera propria.

NAPOLI E I NOLI MARITTIMI

Un errore economico, il quale, per essere assai comune, non diventa meno grave, consiste nel credere che un esercente di trasporti marittimi possa fissare il prezzo dei noli a suo intero piacimento, o che altri, per esempio il Governo, possa fissarlo e imporglielo.

Il prezzo dei noli è oscillante di sua natura, come quello d'ogni merce, d'ogni servizio o prestazione, d'ogni cosa insomma che abbia utilità, epperò valore; ed è quale lo determinano le circostanze di tempo e di luogo, che poi si riassumono tutte nella proporzione tra l'offerta e la domanda.

Questa legge economica è tanto naturale, i suoi effetti sono così noti, inevitabili, quotidiani, che nella più parte dei casi nessuno la disconosce. Nessuno, per esempio, si maraviglia che una derrata alimentare costi più nelle città popolate che in quelle spopolate, che costi meno quando corre la stagione in cui la si raccoglie, specie poi se il raccolto ne è stato abbondante, costi invece più quando sia fuori stagione, o per quell'anno la terra ne sia stata avara. A tutti pare naturalissimo che nelle grandi città le camere d'albergo e i quartieri vuoti e mobiliati si paghino più caro durante la stagione dei forestieri che nella così detta stagione morta; che nello stesso modo le prestazioni d'un cameriere o d'un cuoco, se provvisorie e non a annata intera, e così pure quelle d'un operaio avventizio, richiedano maggiore o minore retribuzione secondo che in un dato momento dell'anno v'è molta richiesta di lavori e di servizi e viceversa ve n'è grande offerta perchè abbondano gli operai disoccupati e i servitori fuori d'impiego. E allora come vi può essere chi protesta e reclama, e dichiara ingiusto che in certi momenti il costo dei noli scenda e in altri momenti salga, e che in certi porti di mare, malgrado le oscillazioni, sia relativamente sempre alto, in altri più basso?

Tutto bene, v'è chi risponde, e sia pur padrone di regolare i prezzi, come può o come gli conviene, chi è libero vettore; ma non chi esercita, coi trasporti per mare, un servizio pubblico in forza di contratti col Governo. Gli si vieti di alzare e abbassare ogni tanto il nolo per una medesima qualità di merce, ma specialmente gli si vieti in modo assoluto di praticare noli diseguali nei diversi porti d'un medesimo Stato. E chi parla così fosse soltanto il volgo! Ma anche la Commissione per l'incremento industriale di Napoli ragiona nello stesso modo.

Apriamo la sua Relazione a pag. 170 e 171 e trascriviamo prima alcuni dati numerici. Saranno di certo esatti, poichè la Commissione in tutte le sue ricerche è stata molto diligente e accurata. « I noli di L. 2,75, 2,20, 1,75 a quintale, che, per merci rispettivamente di 1^a, 2^a, 3^a classe, oltre i diritti accessori di cappa e sbarco, si pagano da Napoli a Palermo, superano i noli da Napoli per Liverpool e per Nuova York ed altri porti d'America. Per i filati da Napoli a Palermo si pagano L. 2,50 al quintale, da Genova a Palermo solo L. 0,80, o al più

L. 1. Da Venezia a Costantinopoli si pagano L. 2,50, da Napoli allo stesso porto L. 3,50 ed anche 4. Le tariffe che ammontano a L. 0,85, 1,20, 2,50 a quintale da Livorno, Messina e Venezia, ad esempio, per Napoli, diventano rispettivamente L. 1, L. 1,90, L. 3,50 da Napoli per Livorno, Messina, Venezia. — Alcuni prodotti dell'industria metallurgica, che è fra quelle il cui sviluppo ed incremento sarebbe maggiormente desiderabile in questa città, assegnati alla 3^a categoria, come il rame e l'ottone in fogli, verghe, fili, ecc. pagano comparativamente i seguenti noli di trasporto:

	Da Napoli a	Da Genova a
Palermo	L. 1,65	L. 1,25
Messina	» 1,65	» 1,25
Catania	» 1,80	» 1,25
Reggio	» 1,70	» 1,25
Bari	» 2,50	» 1,55
Gallipoli	» 2,20	» 1,55
Brindisi	» 2,40	» 1,50

al quintale, oltre al 5 0/0 di cappa e L. 0,20 di sbarco ».

Non è detto però che questi noli siano proprio gli unici praticati, giacchè il porto di Napoli è frequentato da navi anche estere d'ogni paese, e quindi una certa concorrenza anche lì si determina senza fallo e ogni tanto i caricatori troveranno certo qualche occasione d'imbarco a prezzi convenientissimi. Ma la Commissione vuol parlare di quelli della principale Società marittima italiana, la Navigazione generale, che è quasi sola ad avere frequenti e regolari viaggi tra tutti i porti del Regno. Essa rileva, a modo anche di rimprovero, che la detta Società ha i suoi maggiori interessi in Liguria e in Sicilia; e il rimprovero potrà stare per ciò che concerne l'impianto amministrativo e le preferenze circa la scelta degli equipaggi e i luoghi di approvvigionamento. Ma non per i noli. Lasciando da parte che Venezia e Livorno, ricordate dalla Commissione nei suoi confronti, non sono nè in Liguria, nè in Sicilia, è lecito ragionare così: O in Napoli la merce da imbarcare sovrabbonda in confronto dei mezzi di trasporto, o essa non abbonda ma ivi i mezzi di trasporto marittimo sono scarsi comparativamente a quelli di altri porti. Nel primo caso, Napoli deve stare allegra: se spende un tantino per spedire le merci, ha pur il fatto e la convenienza di spedirne tante! Ma ciò non è; e nel secondo caso, che è il vero, può dolersi del proprio stato, ma non prendersela con nessuno, perchè dove le condizioni fondamentali di fatto sono diseguali è assurdo pretendere che le conseguenze siano eguali. La cosa più utile che possa fare è il procurare che nelle sue acque i mezzi e le offerte di trasporto diventino abbondanti come nei porti ch'essa ora, poco virilmente, perde il tempo a invidiare.

Che dei due corni del dilemma quello prevalente sia il secondo, è la Commissione stessa che ce lo viene a dire. « La Società accorda larghe facilitazioni solo a quei porti già ricchi e attivi nel traffico, *dove è obbligata a far argine alla concorrenza di altre Società*, mentre per i porti che non si trovano in quelle condi-

zioni fissa noli più gravosi, che non conferiscono certo al loro sviluppo ». Sicuro; non conferiscono, siamo d'accordo; ma l'osservazione, benchè esatta, pel tono lamentevole che assume viene a peccare d'ingenuità. Per effetto della importantissima circostanza da noi notata, che abbiamo voluto riferire in caratteri corsivi, come potrebbe essere diversamente?

E la Commissione soggiunge: « È evidente il danno che un tale sistema arreca a quei porti, che, provvisti di minor traffico, maggiormente avrebbero bisogno che i servizi marittimi s'ispirassero a motivi di pubblico bene e non esclusivamente agli interessi di una qualunque Società concessionaria. D'altra parte è anche da osservarsi che le sovvenzioni accordate dallo Stato pei servizi marittimi hanno appunto, tra l'altro, lo scopo di supplire alle possibili deficienze dei traffici in alcuni porti; non è quindi lecito a chi gode di tali sovvenzioni di servire a preferenza un porto a danno di un altro ».

Mettiamo un po' le cose al loro posto. La Commissione prima di tutto pare che cada nel solito errore, comune a moltissimi, di considerare le sovvenzioni come una elargizione, un versamento a titolo gratuito. Non sono sovvenzioni (la parola stessa è impropria, ma ormai è entrata nell'uso e ci resti pure) sono *corrispettivi* di obblighi numerosi, svariati, precisi. V'è il trasporto della posta per conto dello Stato: è un servizio reso, e bisogna pagarlo. V'è l'obbligo di esercitare certe date linee, benchè non postali, ma perchè desiderate dal commercio, sieno poi remunerative o no. V'è quello d'avere un dato numero minimo di piroscafi, e d'averli con dati caratteri tecnici, fra cui principalissimo quello non poco costoso d'una velocità non minore d'una data misura.

Vi sono norme circa la quantità e la qualità del personale navale, ecc. ecc. E v'è finalmente l'obbligo di praticare, per le diverse categorie di merci, noli il cui livello massimo è rigorosamente pattuito. Tutto ciò richiede un corrispettivo in danaro, rappresentato dalle così dette sovvenzioni. Quando vengano a scadere le Convenzioni in vigore, lo Stato potrà stipularne di nuove con altri esercenti, se li troverà, e pattuire condizioni migliori, se potrà ottenerle.

Ma questo è certo, che non troverà mai nessuno il quale, nell'esercizio dei trasporti marittimi, pur sottoponendosi pei noli alla misura massima e non superabile, rinunci alla facoltà di applicarne, se e quando e dove e con chi gli convenga, una minore.

« Si ebbe così — leggesi nella Relazione — una sola Società assuntrice di quasi tutti i servizi sovvenzionati e le tariffe non furono determinate in base alla distanza chilometrica; ma si fissarono i massimi, lasciando arbitra la Società concessionaria di fissare la misura dei noli fino a quei limiti ».

E alla Commissione pare strano? Ma è più che naturale! O se è lecito perfino ai cocchieri di piazza chiedere per la corsa e per il servizio a ore, non già più della tariffa, ma meno!

Per altro neanche i cocchieri di piazza hanno la stravagante generosità di accordare ri-

duzioni se sanno d'essere in pochi, o se un giorno di festa, mettiamo, s'accorgono che la gente ha molto bisogno di loro. Crede la Commissione che una Società di trasporti sarebbe mai tanto inesperta, da sostenere i suoi prezzi su una data piazza, a costo di vedersi portar via i clienti, se le condizioni della piazza stessa non vi si prestassero? Oppure crede che sia obbligo della Società, per non fare diverso trattamento ai vari porti, di tenere alti i noli da per tutto, magari lasciandosi in molti luoghi portar via i clienti? O finalmente crede, sempre per l'eguaglianza di trattamento, che deve lavorare soltanto per la gloria; rinunciando a compensarsi, almeno nei porti di minore concorrenza, dei prezzi poco remunerativi di cui le tocca contentarsi in quelli dove invece la concorrenza è vivissima? E se di questo bel modo d'intendere l'industria dei trasporti finissero per profittare, nelle nostre piazze marittime, soltanto gli esercenti stranieri?

Partendo da principi in questa materia del tutto erronei, era inevitabile che la Commissione facesse capo alla conclusione assurda che segue: « Nei capitoli per le concessioni dovrà chiaramente essere vietata qualsiasi diminuzione (!) od altra modificazione di tariffe che abbia per iscopo o possa avere per conseguenza (capite? una coserella facilissima a concretarsi!) un diverso trattamento per i vari porti del Regno, unica base del prezzo (!) per il trasporto della medesima merce dovendo essere la distanza chilometrica (!) sia da un porto all'altro dello Stato, che da un porto estero ai vari porti dello Stato ».

A ognuno dei membri della Commissione auguriamo di cuore di campar tanto da vedere spuntare il giorno in cui si trovi un esercente di trasporti marittimi che consenta a stipulare con lo Stato, salvochè non chieda in compenso milioni a ventine, un contratto con clausole simili.

Ma se per strana ipotesi si trovasse, eccoti subito il giorno dopo lo Stato e una parte del pubblico — ci si perdoni la frase un po' dozzinale — corbellati con tutte le regole, e gli sta bene!

Noli eguali da per tutto, siamo intesi, ma a fin di stagione e a fin d'anno l'esercente risponderà ai grossi caricatori dei porti dove si carica molto e dove è vivace la concorrenza tra i vettori marittimi, belle e rotonde somme a titolo di *refazie*. Queste equivalgono perfettamente a una riduzione di noli. Fatta la legge, trovato l'inganno.... tutte le volte che le leggi di protezione pretendono andar contro le leggi naturali economiche.

Potrete vietare le *refazie*? E come si fa a provarle? Eguaglianza di trattamento? Ma vanno trattate egualmente le cose eguali, disegualmente le diseguali.

E' forse ingiusto che le Strade Ferrate facciano notevoli ribassi alle Ditte che spediscono ogni anno oltre mille vagoni completi? Vorreste vietare anche questo? Vietare ogni cosa? E nello stesso tempo vi affaticate per dare incremento al commercio?

L'errore della Commissione non si giustifica

ma si spiega. Essa, come moltissimi altri, dimentica la differenza che distingue, tra parecchie analogie, i trasporti marittimi da quelli ferroviari. L'esercente di questi ultimi, chiunque sia, ha un monopolio di fatto, perchè su quei binari, di cui ha l'uso esclusivo, non corrono altri carri che i suoi.

Perciò la tariffa ferroviaria da lui stabilita sia pure d'accordo con lo Stato concedente lo esercizio, è quello che è; e potrà andare soggetta a revisioni, ma tra una revisione e l'altra resta unica e sola. Al contrario il mare su cui non esistono linee materialmente tracciate, benchè di volta in volta i bastimenti che navigano ve ne traccino sopra all'infinito, è una via sempre aperta a tutti senza eccezione. Siffatta diversità fondamentale porta questa conseguenza: che in ferrovia la concorrenza è impossibile, in mare è naturale e quasi sempre, o più o meno, ha luogo; e quindi là i prezzi dei trasporti devono essere e sono fissi, qua invece non possono esserlo mai e risultano caso per caso, o in media, da un complesso di numerosi coefficienti. Ecco perchè la Commissione, il cui lavoro preso tutt'assieme è assai pregevole, se sbaglia assolutamente in questa parte delle sue conclusioni fu al contrario benissimo ispirata nel proporre, a favore di Napoli e provincia, parecchie riforme alle tariffe ferroviarie pel servizio locale, sulla base di quelle che sono in vigore e fanno buona prova in varie zone dell'Alta Italia.

Bisogna persuadersene: non è già che il commercio marittimo di Napoli sia relativamente languido perchè i noli sono alti, ma viceversa i noli sono alti perchè il commercio è relativamente languido.

A ravvivarlo possono riuscire adatti molti fra i provvedimenti escogitati e proposti della Commissione Reale, e in tal caso se ne risentirà felicemente anche il costo dei noli marittimi. Pei quali però la ricetta, in ultima analisi viene sempre ad esser questa: cercare in ogni modo che la concorrenza cresca, diventi viva, multiforme, importante, sia col presentare alle imprese di trasporti condizioni locali favorevoli a una proficua operosità, sia dando vita, per iniziativa locale, a nuove imprese congeneri. Sino a un anno o due fa, il servizio sovvenzionato della Società Napoletana per la piccola navigazione del Golfo era costoso pel pubblico degli utenti e insieme peggio che mediocre. E' bastato che si costituisse una Compagnia Sorrentina e cominciasse a esercitare liberamente eguale servizio con vapori nuovi e belli e a prezzi mitissimi, perchè anche la prima migliorasse subito il materiale e riducesse i prezzi.

Così bisogna fare. Che se invece i Napoletani aspettassero tutto, in quest'ordine di cose, da una azione governativa, impossibile e in ogni caso inefficace, potrebbero veder diminuire attività commerciale, quattrini, speranze, illusioni, un po' di tutto.... ma non il prezzo medio dei noli.

L'industria del cotone ¹⁾

Si può dubitare che l'arresto nell'aumento del peso del cotone e dei filati consumati sia dovuto alla stessa causa a cui può ascriversi la caratteristica già notata nel consumo dell'Inghilterra, cioè la filatura e la tessitura di numeri più fini di filato. E' certo infatti che ora si fanno filati più fini, almeno in Germania e in Francia, di quello che si facesse nel 1880. Ma nonostante le tariffe doganali di quei paesi costruite in modo da incoraggiare la produzione dei numeri più fini, difficoltà tecniche e d'altra natura hanno impedito la estensione di quel ramo di industria in misura paragonabile a quella che ha avuto la filatura dei numeri più bassi e medi.

E' certamente esatto che la finezza media dei filati spediti dall'Inghilterra al Continente è molto maggiore di quello che fosse venticinque anni fa. E ora è una espressione comune fra i negozianti di Manchester, impegnati in questo ramo di commercio, che la domanda continentale pei numeri bassi è cessata.

Negli ultimi tre anni, circa, l'impianto di nuove filature è grandemente diminuito. Nel 1902 il numero totale dei fusi è rimasto inalterato, oppure è lievemente aumentato; in Francia fu a quanto maggiore e raggiunse i 200,000. Questa sosta nello sviluppo della industria va attribuita in parte alla crisi finanziaria germanica del 1900 e alla conseguente depressione della industria in quel paese e negli altri vicini, come pure alle contemporanee perturbazioni finanziarie e industriali in Russia. Ma poichè la rapida espansione della filatura tra il 1880 e il 1900 fu indubitabilmente dovuta in gran parte alla sostituzione dei telai meccanici a quelli a mano, è una illazione ragionevole il dire che anche dopo che gli effetti delle perturbazioni finanziarie sono cessati, la misura dell'incremento diminuirà.

Ammettendo che la forza di questo speciale e incidentale impulso alla industria continentale della filatura di cotone vada esaurendosi, sorge la questione se sia probabile che la produzione dei fusi e dei telai, se non di tutti, almeno dei paesi continentali, comincerà a competere seriamente nei mercati extra-europei. Ciò che può dirsi su questo punto è che non esiste alcuna ovvia ragione perchè ciò debba essere, lasciando da parte qualche specie di aiuto dello Stato o la pressione esercitata dai mercati indigeni temporaneamente sovraccarichi. All'una o all'altra di queste forme avventizie di assistenza deve essere attribuita la esportazione di una porzione apprezzabile dei fabbricati di cotone che ora penetrano nei mercati neutrali. Il fatto è per sè stesso altamente significativo, perchè dimostra che sebbene vi siano alcune speciali qualità che possono essere esportate in libera concorrenza e nelle condizioni naturali a quei mercati, le circostanze prevalenti non sono del tutto favorevoli alla creazione di una importante esportazione di manufatti di cotone dai paesi europei in concorrenza coll'Inghilterra, per non parlare

degli Stati Uniti, dei quali ora diremo qualche cosa in particolare.

Il principale interesse che presenta il progresso delle industrie cotoniere americane è nel suo rapidissimo sviluppo negli Stati del Sud. Prima della guerra civile del 1861-64 vi erano poche fabbriche in quella parte del paese. Per ragioni sociali ed economiche ben note, la fabbricazione organizzata in grande non poteva fiorire in mezzo alla schiavitù. Pure nell'anno 1847-48 il loro consumo di cotone era di 75,000 balle, contro 532,000 balle nel Nord e nel 1863-61 fu di 193,000 balle contro 650,000. Ma mentre nel 1880 vi erano 12,360 telai meccanici nelle fabbriche del Sud, nel 1900 essi salivano a 122,902 e il loro numero è ora considerevolmente cresciuto.

Nello stesso intervallo di 22 anni il numero dei fusi nel Sud crebbe da 561,360 a 5,819,835. La sostituzione dei telai meccanici a quelli a mano portò la riduzione dei prezzi delle cottonine e quindi l'aumento del consumo, che fu poi grandemente favorito dal notevole aumento della popolazione, dovuto in parte a cause naturali e in parte alla immigrazione dal Nord.

Negli ultimi quindici o venti anni un altro importantissimo campo di distribuzione per i manufatti di cotone del Sud si aprì nell'Asia orientale e in altri paesi esteri. Inoltre le cottonine fabbricate nel Sud hanno fatto concorrenza, in misura crescente negli ultimi anni, alla produzione degli industriali della Nuova Inghilterra costringendoli per tal modo a dedicare la loro attenzione sempre più ai prodotti più fini che non sono fabbricati nel Sud.

L'opinione degli industriali del Lancashire che non è molto visitarono gli Stati Uniti per studiare l'industria del cotone è che essi non hanno nulla da temere dalla concorrenza del Nord. Nel Sud, tuttavia, un elemento del costo di produzione, quello del lavoro, minaccia, essi credono, piuttosto seriamente non soltanto la loro posizione, ma anche quella degli industriali degli Stati del Nord. I saggi dei salari in relazione alla quantità prodotta non sono più — paragonando le stesse classi di merci — di un terzo o di un quarto di quelli prevalenti nel Lancashire e nella Nuova Inghilterra, che sono approssimativamente gli stessi sebbene spesso i salari nord-americani a fattura siano lievemente più bassi di quelli inglesi. Ma questa disparità di trattamento non potrà durare a lungo. La scarsità della popolazione lavoratrice adulta è diventata così sensibile che la forza di lavoro di molte fabbriche consiste in misura stupefacente di piccoli fanciulli da 8 a 10 anni. Ora un lavoro immaturo di questa specie non può essere adoperato per lungo tempo, nè è facile che salari tanto inferiori a quelli praticati nel Nord rimangano a lungo inalterati.

V'è poi anche un'altra causa che contribuisce alla rapida estensione delle fabbriche di cotone nel Sud. Molto più estesamente che nel Nord, vi prevale l'impiego del nuovo telaio automatico il quale richiede minor quantità di lavoro e minor attenzione e abilità da parte dell'operaio; sicchè il tipo americano è assai adatto alla specie di tessitura caratteristica del

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

Sud. Queste macchine giustificano pienamente il loro nome e un tessitore può sorvegliarne tre volte di più del telaio ordinario. Di qui il minor costo del lavoro necessario per una pezza di cottonina.

Venendo ora, prima di concludere questi cenni sull'industria del cotone, alle vicende del mercato dei cottoni in America nelle ultime settimane, è un fatto che si è avuta una lotta accanita tra ribassisti e aumentisti, la quale non pare del tutto finita.

Uno dei più attivi in suaccennata lotta è stato uno speculatore ben noto a Nuova York, Daniel J. Sully che ha esaminato nell'ultima puntata della *North American Review* la questione se l'alto prezzo del cotone è il risultato di manipolazioni da parte del mercato. Egli crede che il mercato del cotone sia stato effettivamente oggetto di manipolazione da ambe le parti della speculazione, sia da quella che riteneva il prezzo del cotone troppo basso, sia dell'altra parte che lo riteneva troppo alto. Ma l'alto prezzo del cotone, a suo avviso, fu una conseguenza di cause assolutamente naturali e non già il risultato delle manovre di borsa. Per quanto possa sembrare strano le cause remote dell'alto prezzo del cotone che si ha ora, vanno ricercate nel periodo dei grandi raccolti e dei bassi prezzi nel 1897-98 e 1898-99. I raccolti per quelle due stagioni furono negli Stati Uniti superiori a 11 milioni di balle e il prezzo del cotone scese a 5 e 6 cents la libbra. Vi fu allora un gran timore di sovrapproduzione e furono messi in opera tutti i mezzi per indurre i coltivatori del Sud ad estendere altre colture e a ridurre la quantità di cotone prodotta. Ma in conseguenza del basso prezzo del cotone e della enorme produzione nuove fabbriche sorsero sul Continente d'Europa e negli Stati del Sud dell'Unione Americana.

Negli ultimi 10 anni le fabbriche del mondo hanno aumentato la loro potenzialità di 17 milioni di fusi. Ma intanto sopravvennero quattro annate di raccolto relativamente scarse, mentre i bassi prezzi precedenti avevano aumentato considerevolmente il consumo.

Il consumo mondiale si basa sopra un raccolto americano di 11 milioni di balle; invece nel 1899 fu di 9,436,416, nel 1900 di 10,384,422 balle e nei due anni successivi superò lievemente i 10 milioni e mezzo. Intanto i depositi andarono scemando e l'offerta visibile declinò. Nel 1903 il panico fu grande a causa delle incertezze sulla entità del raccolto, che fu pure inferiore agli ultimi tre e per giunta fu tardivo.

Di qui venne l'aumento del prezzo del cotone, aggravato come suole succedere in tali casi dalla febbrile ricerca della materia prima fatta dagli stabilimenti industriali e anche dalle discussioni sulla esattezza maggiore o minore della statistica relativa al raccolto.

A questo punto è facile prevedere che se gli alti prezzi si manterranno, la produzione del cotone ne avrà un non trascurabile impulso in America e fuori, e ne abbiamo già un sintomo per quanto piccolo nelle discussioni che si fanno anche da noi per tornare alla coltivazione del cotone (oltrechè nell'Inghilterra riguardo alle

sue colonie). Il fatto è che l'alto prezzo dipende dall'aumento nel consumo mondiale, accompagnato da cause che hanno reso meno copioso il raccolto del cotone negli Stati Uniti. Il mercato ne ha tratto profitto, ma non è improbabile che anche l'agricoltura di qualche paese, prolungandosi questa situazione, ne approfitti per intraprendere la coltivazione del cotone.

Rivista Economica

La disoccupazione nel Basso Emiliano — Gli appalti di lavori pubblici alle Società Cooperative — Per una riforma delle tariffe ferroviarie viaggiatori.

La disoccupazione nel Basso Emiliano. — Ci pare interessante riferire dalla pubblicazione fatta dall'Ufficio del lavoro della *Società Umanitaria* di Milano su questo argomento, i dati di fatto che essa contiene, ossia le cifre impressionanti sulla disoccupazione.

Sono 4 Comuni del Ferrarese (Argenta, Bondeno, Copparo e Portomaggiore), due del Bolognese (San Giovanni in Persiceto e Molinella), e tre del Ravennate (Alfonsine, Conselice e Ravenna), tutti racchiusi in un trapezio fra l'Adriatico, il Po, il Panaro e la linea ferroviaria Bologna-Lugo-Ravenna, quelli su cui l'Ufficio del lavoro di Milano diresse le sue investigazioni. In tutti il numero dei disoccupati è enorme, ed in taluni sembra persino inverosimile. Non già che vi siano molti lavoratori i quali siano per tutto l'anno disoccupati, accanto ad altri oppressi da eccessivo lavoro. No. Il lavoro è entro certi limiti, distribuito a tutti, ma tutti lavorano assai poco, molto meno del numero dei giorni durante i quali potrebbero essere occupati. I 5100 braccianti di Argenta rimangono disoccupati per 227 giorni all'anno, quelli di Bondeno per 170, quelli di Copparo 182 e quelli di Portomaggiore 205. Nel Bolognese, i disoccupati sono il 47 per cento dei braccianti esistenti a San Giovanni in Persiceto (oggi tutti lavorano solo il 47 per cento del tempo utile al lavoro), e il 52 per cento a Molinella. Nel Ravennate, i 2011 braccianti di Alfonsine sono occupati appena per 76 giorni all'anno; i 1930 di Conselice per 77 giorni ed i 9352 di Ravenna, per soli 55 giorni all'anno. Sebbene qui vi sia il compenso delle giornate di lavoro nelle opere pubbliche, 21 ad Alfonsine, 13 a Conselice, 31 a Ravenna, e sebbene la misura dei salari sia più elevata, il fenomeno della disoccupazione si presenta con una crudezza davvero grandissima. A causa dei più bassi salari che si pagano alle donne, queste riescono a lavorare di più degli uomini. Eccetto che a Molinella, dove le donne sono più fervide leghiste degli uomini e dove esse sono disoccupate per il 55 per cento e gli uomini per il 50 per cento, le donne infatti sono sempre più occupate. A San Giovanni in Persiceto gli uomini disoccupati sono il 51 per cento e le donne il 43 per cento; nei quattro Comuni del Ferrarese gli uomini hanno 197.9 giornate di disoccupazione e le donne 181.4; a Ravenna gli uomini lavorano in campagna per 62 giorni e le donne 72. Tra tutti poi gli operai, quelli maggiormente colpiti dalla disoccupazione, sono gli affiliati alle Leghe; a Molinella sino al 56 per cento. I disorganizzati riescono a lavorare un po' di più e la proporzione dei disoccupati è appena del 51 per cento; mentre i più favoriti sono gli organizzati nelle Leghe cattoliche, che rimangono privi di lavoro solo per il 39 per cento. Di qui l'odio delle Leghe contro le organizzazioni cattoliche.

Quali le cause di un fenomeno così intenso e così doloroso per gli operai che no sono a preferenza colpiti?

Innanzi tutto la sostituzione di metodi di cultura più economici ed esigenti un minor impiego di mano d'opera. Nel Ferrarese, terreni già condotti ad economia vengono dati a terziaria e a quatteria. A Portomaggiore, mentre dal 1821 al 1902 i giornalieri sono aumentati nella misura del 25 per cento,

gli obbligati crebbero del 92 per cento. A San Giovanni in Persiceto ritorna in onore la mezzadria risparmiandosi così le spese della mano d'opera salariata, poichè il mezzadro — dice lo Schiavi — « preferisce assoggettarsi ad un lavoro che lo rende esausto, piuttosto che spendere denaro nei braccianti. » E' probabile invece che il lavoro del mezzadro fatto a proprio conto sia semplicemente più produttivo del lavoro dell'avventizio, disinteressato dai risultati della produzione. Forse è questa altresì la ragione per la quale a Molinella una famiglia di mezzadri composta di 4 a 5 persone valide riesce a coltivare fin 25 ettari di terreno, mentre 15 ettari sarebbero, secondo lo Schiavi, inorridito al vedere i mezzadri lavorar tanto, più che sufficienti per una famiglia di 5 a 6 persone.

Una seconda causa di disoccupazione sarebbe quella che l'Ufficio del lavoro chiama la « reazione dei proprietari », i quali oltre al preferire le organizzazioni confessionali ed al far venire operai piemontesi o veneti o romagnoli, limitarono od anche soppressero le culture. Ad Alfonsino nel 1902 non fu coltivato neppure uno dei 200 ettari di risaia, sopprimendo così d'un colpo 87,00 giornate di lavoro con un danno ai lavoratori di 65,000 lire circa. A Ravenna i proprietari hanno sospesi tutti i lavori di scavo, scasso, trapiantatura, ed hanno limitato anche negli altri lavori l'opera degli avventizi, preferendo l'opera dei mezzadri.

Le macchine si sono moltiplicate nel 1903; e quando si pensi che con una mietitrice-legatrice un uomo può compiere il lavoro di 16 che mietono a mano, si può valutare il danno fortissimo che ne è derivato agli avventizi. Alle macchine si aggiunge la trasformazione delle culture, per cui ai lavori di bonifica che occupano un numero massimo di operai, si sostituiscono prima le risaie, le quali ancora richiedono molto lavoro, e poi le culture del grano, del prato e della canapa. La limitazione della cultura umida a risaia porta delle interruzioni, delle tristi lacune nell'annata lavorativa non compensate dai lavori a cultura asciutta, se si pensi che un ettaro di terreno a prati, cereali, canapa esige 93 giornate di lavoro, mentre un ettaro di risaia ne abbisogna di ben 175. Ora a Conselice, in 20 o 30 anni, 1100 ettari di risaia si sono ridotti a 200; a Molinella nel 1902 centinaia di ettari, nel 1903 solo a San Martino 1200 ettari di risaia furono trasformati o avvicendati. La soppressione di quei 1200 ettari si può calcolare abbia portato una perdita di circa 200,000 giornate, cioè di 70 giorni all'anno per bracciante. A Ravenna, col « pretesto » delle alte tariffe della mano d'opera, la proporzione di risaia nuova che dovrebbe essere impiantata nel terreno incolto è in proporzione sempre minore a quella che viene trasformata in cultura asciutta, con una perdita progressiva e costante di lavoro per la classe dei braccianti.

Se a tutto ciò si aggiunge l'irrazionale e tumultuario metodo con cui son distribuiti i lavori pubblici, richiamando da altre regioni torme di operai, i quali poi, finiti i lavori, rimangono sul luogo a crescere la disoccupazione, si avrà un quadro completo delle cause le quali, secondo l'Ufficio del lavoro, contribuiscono a mantenere un numero cotanto forte di disoccupati in permanenza in una delle più fertili regioni d'Italia.

Gli appalti di lavori pubblici alle Società Cooperative. — Nella relazione che accompagna il disegno di legge per la modificazione dell'articolo quarto della legge 11 luglio 1889 riguardante gli appalti di lavori pubblici, a Società cooperative di produzione, presentato dal Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, il Ministro proponente, nota come il limite di centomila lire, messo dalla legge, agli appalti da concedersi alle Cooperative operaie impediva alle più prospere tra esse di potere assumere appalti d'importanza proporzionata alla loro potenzialità; la condizione che nei lavori da appaltare dovesse prevalere la mano d'opera privata di ogni appoggio da parte del Governo le Cooperative industriali; la mancanza, infine, di una esplicita disposizione legislativa, che consentisse agli enti locali di avvalersi delle norme sancite dalla legge del 1889, escludeva le Cooperative da quello che sarebbe il più naturale e secondo campo della loro attività.

Il progetto di legge ora proposto, nell'articolo primo, concede facoltà all'amministrazione di stipulare, col procedimento della licitazione o del trattativa privata, contratti di appalti per lavori, forniture e servizi pubblici con Società cooperative di produzione e lavoro; eleva da cento a duecentomila lire il limite [di somma entro il quale si possono concedere tali appalti; stabilisce che i pagamenti di acconto alle Società cooperative siano fatti mediante mandati d'anticipazione, in conformità a quanto è prescritto dal regolamento di contabilità generale per le spese da farsi ad economia, mantiene infine la disposizione della legge in vigore circa il modo di costituire le cauzioni.

Tale articolo dà modo alle Società cooperative di concorrere a più numerosi e più importanti appalti di ragione dello Stato e toglie la condizione della prevalenza della mano d'opera che aveva finora escluse dai vantaggi accordati dalla legge le Cooperative industriali.

Restava a soddisfare un altro dei voti manifestati da quanti si interessano alle sorti della cooperazione italiana che, cioè, fossero eliminate le difficoltà che impediscono alle Società di concorrere agli appalti delle Province, dei Comuni e degli Enti morali.

E con l'articolo secondo del disegno di legge il Governo, nel chiedere la facoltà di stabilire con regolamento i limiti e le garanzie per l'applicazione della legge, anche nei rapporti colle Amministrazioni soggette alla vigilanza governativa, assicura il Parlamento che esso procederà in tale applicazione gradualmente per via di successivi esperimenti, con i controlli e le cautele consigliate da una doverosa salvaguardia degli Enti affidati alla sua tutela.

Per una riforma delle tariffe ferroviarie viaggiatori. — La Camera di Commercio e d'arti di Savona ha dato alle stampe questa memoria:

Le Camere di Commercio italiane hanno ricevuto dalla consorella di Treviso una nota in data 14 luglio 1903, colla quale questa chiede il parere di tutte le rappresentanze commerciali sulla opportunità che anche agli impiegati delle Camere di commercio sia concessa una riduzione sui viaggi ferroviari come si pratica per tutti gli impiegati dello Stato. E la nostra Camera con una deliberazione del 18 agosto approvava, come fecero tutte le altre Camere di Commercio, questa idea e faceva anzi voti perchè Governo e Società ferroviarie, considerando che la classe degli impiegati delle Camere di Commercio ha pur i suoi meriti, e rilevando i benefici che ne verrebbero al commercio ed all'industria, accordino le facilitazioni richieste.

Ma se in linea di equità la Camera stimò opportuno di dare voto favorevole alla proposta della consorella di Treviso, in quella medesima seduta osservò che le Camere di Commercio dovrebbero prendere in esame un altro problema di grande portata, perchè interessa tutta la nazione, e credette anzi suo dovere di farsi iniziatrice dello studio di tale questione, procurando di raccogliere i pareri di tutte le Camere di Commercio da sottoporre poscia all'esame del Governo e delle Società ferroviarie.

Ecco il problema: *Se convenga eliminare ogni facilitazione sui trasporti ferroviari a beneficio di determinate categorie di persone e studiare invece una riduzione generale delle tariffe viaggiatori.*

La questione si presenta sotto due aspetti:

1°. Se in linea di giustizia sia equo che vi sieno numerose categorie di persone che godano del privilegio di concessioni ferroviarie speciali.

2°. Se in linea di fatto, le Società ferroviarie, addivenendo ad una riduzione generale delle tariffe, verrebbero a compromettere i propri bilanci.

Premesso che sono ben 17 le categorie di persone che godono concessioni speciali sui viaggi ferroviari dovute alle convenzioni del 1885 e una decina le altre categorie che godono i medesimi favori per concessioni extr. contrattuali, è lecito domandarci per quali ragioni la nazione intera deve sostenere il non lieve carico del rimborso della differenza alle società ferroviarie oppure rinunciare a quelle maggiori quote di compartecipazione al prodotto ferroviario a cui potrebbe aspirare se le Società esercenti non dovessero subire patiti troppo onerosi.

E la conseguenza di tale sistema è che mentre

un ragguardevole contingente di viaggiatori paga nulla o poco pel solo fatto che è in dipendenza più o meno diretta dal Governo, tutto il resto della nazione, cioè commercianti, industriali, uomini d'affari, operai, ecc., devono pagare delle tariffe molto più elevate di quelle di qualsiasi altro paese.

La Reale Commissione, che ha studiato l'argomento, afferma non esservi cosa più delicata di una riduzione delle tariffe, perchè osserva non essere vero che ad una diminuzione di queste corrisponda sempre un aumento di traffico ed all'esempio dell'Ungheria che diminuite le tariffe ha enormemente aumentato il suo traffico, contrappone l'esempio della Danimarca che fu costretta a rialzare le sue tariffe perchè colla riduzione attuata non giungeva a coprire le spese d'esercizio.

La Camera di Commercio di Savona però, dirigendo queste brevi note alle consorelle d'Italia, non si dissimula le gravi difficoltà che si frappongono ad una riforma radicale delle tariffe nel senso indicato, ammette che una simile riforma non potrebbe andare disgiunta da un profondo rimaneggiamento delle relazioni fra Stato e Società e comprende quanto sia aspro e pericoloso questo lavoro di sconvolgimento di tutto l'ordinamento dei prezzi di trasporto sulle nostre ferrovie; pur tuttavia, convinta che una diminuzione di tariffe apporterebbe con sé un aumento di traffico e senza entrare a discutere di quanto le tariffe dovrebbero essere ribassate, si limita ad affermare che se non esistessero tutte quelle categorie di persone favorite da facilitazioni ferroviarie che giungono sino al 75 0/0, le tariffe generali dovrebbero per necessità e per la natura stessa delle cose ridursi.

Ecco pertanto i punti sui quali le Camere di Commercio dovrebbero dare il loro parere:

1.° Se convenga dar mano ad uno studio profondo e completo di tutti i problemi concernenti le tariffe ferroviarie viaggiatori, basandosi su di un perfetto servizio di statistica (che manca tuttora in Italia) e sui risultati ottenuti all'estero, onde aver modo di valutare esattamente qualsiasi modificazione di tariffa in relazione ai bisogni della popolazione e alla sua condizione economica.

2.° Se convenga sopprimere ogni categoria di persone aventi diritto a concessioni speciali sulle tariffe ferroviarie, e ridurre la tariffa generale a vantaggio di tutti i viaggiatori indistintamente.

3.° Se convenga semplificare, per quanto possibile, tutto il meccanismo delle tariffe ferroviarie, in modo che esse sieno intelligibili anche a coloro che non debbono quotidianamente applicarle.

Le tasse sui valori mobiliari in Italia

Dal Riassunto delle tasse in genere applicate ai valori mobiliari in Europa, pubblicato nel Bollettino di statistica e di legislazione comparata (Anno IV, fascicolo I) della Direzione generale del Demanio e delle tasse sugli affari, togliamo le indicazioni relative all'Italia.

Riguardo alle tasse percette in occasione della creazione del titolo od al momento della sua introduzione nello Stato, sono sottoposti a tassa fissa di bollo di L. 0.60, decimi compresi, i titoli del debito pubblico e le azioni, obbligazioni ed altri titoli delle Società commerciali. Le obbligazioni dei Comuni, Provincie e altri Enti morali sono assoggettate al bollo graduale degli effetti di commercio cioè:

Fino a L. 100.....	L. 0.10
» » 200.....	» 0.20
» » 300.....	» 0.30
» » 600.....	» 0.60
» » 1000.....	» 1.—

e così di seguito in ragione di L. 1 0/100 oltre i due decimi d'aumento.

I titoli stranieri, fondi pubblici, azioni ed obbligazioni, sono soggetti, in caso d'uso nel Regno, al bollo di dimensione (0.60; 1.20; 2.40; 4.80, compresi i decimi).

Le tasse percette in occasione della trasmissione

del titolo, per atti tra vivi o per causa di morte, sono le seguenti:

Una tassa annuale di negoziazione colpisce i certificati, le azioni, le obbligazioni e gli altri titoli nominativi ed al portatore, provvisori o definitivi, da chiunque emessi, ad eccezione dei titoli del debito pubblico, delle azioni nominative, non eccedenti 100 lire, di banche popolari e società cooperative con capitale sociale non superiore a L. 50.000. Sono inoltre esenti le azioni ed obbligazioni di società straniere autorizzate a far operazioni nel Regno, i titoli del credito fondiario italiano, passibili di tassa annuale di cent. 10 o 15 per ogni 100 lire.

La tassa suddetta è dell'1.50 0/10 (oltre due decimi), ed è stata aumentata di 1/3 per i titoli al portatore di azioni ed obbligazioni emessi in conformità agli articoli 171-172 del Codice commerciale.

La tassa è soltanto di L. 1, oltre il doppio decimo, per le obbligazioni nominative ed al portatore emesse da determinate Società ferroviarie.

Per le azioni delle Società cooperative legalmente costituite, quando la tassa è dovuta, questa è applicata soltanto sui trapassi effettivamente risultanti dai registri sociali, ed in ragione di cent. 60 per cento sul valore di ogni azione trasmessa.

Le società straniere esenti da tassa di negoziazione sono sottoposte a quella annuale di 2.40 0/100 (oltre due decimi) sul capitale impiegato nelle loro operazioni nel Regno.

Quando la trasmissione forma oggetto di contratto, questo va registrato col pagamento della tassa fissa di L. 1.20, se il prezzo fu pagato nell'atto, ed in caso contrario con quella di 0.65 0/10.

Per la rendita italiana la tassa è di L. 3.60 fino a 1000 lire e di L. 1.20 per ogni successivo migliaio se il prezzo è pagato al momento della stipulazione; del 0.65 0/10 nel caso contrario.

Per le rendite straniere la tassa è sempre del 0.65 0/10.

I titoli stranieri che pagano la tassa sul capitale sottostanno alla tassa fissa di L. 1.20, se il prezzo è pagato nell'atto ed a quella proporzionale dei 0.65 0/10 nel caso contrario.

Le trasmissioni per atto tra vivi a titolo gratuito e quelle per causa di morte sono imposte con tariffa regressiva secondo il grado di parentela, dal 0.80 al 22 0/10 (Vegasi citato *Bollettino* vol. II p. 323).

I beni mobili tutti esistenti in Italia al momento dell'apertura della successione ed i crediti esigibili nel regno, o quivi garantiti su beni in esso situati, oppure dipendenti da contratti quivi stipulati, sono colpiti dalla tassa di successione.

Le tasse percette in occasione della trasmissione del titolo per negoziazione od operazione di borsa si riducono a quelle sui contratti di borsa soggetti a tassa fissa di lire 4.80 se a termine e di lire 1.20 se a contanti.

Finalmente le tasse percette sul prodotto dei titoli per fatto unico della loro esistenza (interessi, dividendi, benefici, ecc.) sono queste:

L'imposta sui redditi di ricchezza mobile è dovuta da tutti coloro che possiedono redditi mobiliari nel regno.

Gli interessi dei fondi pubblici, interessi e premi di rimborso di prestiti di Provincie e di Comuni, di obbligazioni al portatore di società garantite dallo Stato, premi di lotterie, pagano il 20 0/10.

Le obbligazioni non garantite dallo Stato e quelle nominative garantite dallo Stato, il 15 0/10.

Gli interessi sui fondi pubblici sono colpiti di rettamente mediante ritenuta al momento del pagamento delle cedole. Gli interessi delle obbligazioni e dei prestiti sono compresi nei bilanci degli enti che li hanno emessi e che anticipano l'imposta dovuta, salvo rivalsa.

Le azioni non sono colpite che indirettamente dall'imposta, la quale grava col 10 0/10 l'utile netto dell'impresa.

Le ferrovie del Giappone

Le ferrovie sono gli ausiliari necessari dello sviluppo industriale e commerciale dei paesi nuovi; la prima ferrovia giapponese risale al 1872 e fu la linea Yokohama-Tokio di 29 km., costruita dallo Stato.

Fino al 1883, i giapponesi considerarono le ferrovie come imprese governative, ma da quell'anno una legge autorizzò le Società private a costruire delle linee con capitali raccolti per azioni, con la riserva però che tali azioni dovessero appartenere esclusivamente a sudditi giapponesi.

Nel 1882-83 la rete ferroviaria non comprendeva ancora che 183 km. in esercizio e disponeva come materiale rotabile di 37 locomotive, 240 vetture viaggiatori e 503 vagoni merci. Durante tale esercizio furono trasportati 5,977,321 passeggeri e 23,559 tonnellate di merci.

Il seguente prospetto dimostra i risultati ottenuti durante l'ultimo ventennio.

	1882-83	1902-903
Lunghezza delle linee km.	183	6,316
Locomotive	47	1,427
Vetture viaggiatori	240	4,864
Vagoni merci	503	21,505
Viaggiatori trasportati	5,977,321	111,211,208
Merci trasportate (tonn.)	23,559	14,409,752

Il capitale impiegato nelle ferrovie alla fine dell'esercizio 1901-902 ammontava a 325 milioni di yens, ciò che dà per i 6316 km. di linee in esercizio, una media di spesa di primo impianto di circa 130,000 fr. per km., valutando il yens al valore attuale di franchi 2.58.

Ma bisogna notare che prima del 1897 il yen valeva legalmente fr. 238 e che tutte le spese e tutte le entrate del Giappone, rappresentavano a quell'epoca dei yens d'argento d'un valore superiore a fr. 2,58 in oro. Così per esempio nel 1890, il yen valeva ancora fr. 4.25 oro; ma nel 1893, dopo la soppressione del *Sherman act* agli Stati Uniti e la chiusura della zecca indiana alla coniazione libera della rupia, il yen d'argento giapponese cadde a fr. 3.18 e nel 1896, anno che precedette la riforma monetaria in Giappone, valeva fr. 2.69.

Si può dunque ammettere che la spesa media chilometrica di primo impianto della rete giapponese supera i 150,000 fr. al km. ed è poco in confronto alla media chilometrica dell'Europa, che non è lontana ai 250,000 fr.

Nel 1882-83 i 183 km. in esercizio di Stato avevano prodotto 1,840,394 yens di proventi contro a 926,548 yens di spese, ossia a 10,056 yens di provento e 50.3 di spese a chilometro: pari a 4983 di introito netto. Il coefficiente delle spese in rapporto al provento lordo, era allora di 59.34 0/0.

Nell'esercizio 1892-93 i risultati dell'esercizio di 585 km. dello Stato sono stati: 4,580,632 yens di proventi, 2,166,199 di spese, lasciando un provento netto di 2,414,433. Media chilometrica: prodotti 5153; spese 2477; prodotto netto 2706: coefficiente della spesa 47.49 0/0.

Nello stesso esercizio i 2124 km. esercitati dalle Società private ebbero 5,960,447 yens di introiti dei quali 954,724 di sovvenzioni; 2,437,138 di spese e 2,659,496 di prodotto netto.

Media chilometrica: introiti 2399; spese 1148; prodotto netto 1251. Coefficiente della spesa 47.52 5/0.

Finalmente, per l'ultimo esercizio conosciuto, 1901-902, i 1705 km. dello Stato diedero 16,764,219 yens di proventi, 8,346,091 di spese e 8 milioni 418,128 di prodotto netto. Media chilometrica: introiti 9,832; spese 4,895; prodotto netto 4,937. Coefficiente della spesa 49.79 0/0. Le Società private, la cui rete in esercizio era di 4,738 km. hanno ottenuto 31,640,328 yens di introiti; spese 15,048,086, donde 16,547,242 di prodotto netto. Media chilometrica: introiti 6,629; spese 3,162; prodotto netto 3,467, coefficiente 47.70 0/0.

In dieci anni la rete giapponese in esercizio è dunque aumentata di 3,467 km. ossia del 115 per cento ed i proventi totali sono saliti da yens 9,977,266 a 48,404,547 con un aumento del 385 per cento. Nello stesso periodo gli introiti, spese e prodotto netto chilometrico hanno rispettivamente progredito di 127 0/0, di 131 0/0 e di 123 0/0 ed il coefficiente generale delle spese in rapporto alle entrate, è leggermente salito dal 47,56 0/0 al 48,42.

Traducendo in franchi i risultati dell'ultimo esercizio conosciuto, si constata per un provento

chilometrico medio di 19,581 franchi una spesa di 9,481 ed un beneficio medio chilometrico di 0,100.

In ragione del capitale investito, questo beneficio rappresenta circa l'8 0/0. È un risultato notevole che dimostra l'abilità amministrativa dei giapponesi, perchè non bisogna dimenticare che le tariffe in vigore nel Giappone sono molto meno elevate di quelle vigenti nelle reti europee. Infatti il viaggiatore di 1^a classe paga soltanto fr. 0,045 per km., quello di 2^a classe fr. 0,032 e quello di 3^a classe fr. 0,016.

Il buon mercato del trasporto dei passeggeri spiega la parte enorme dei proventi di questa natura nel traffico giapponese. Infatti per l'esercizio 1901-902 sopra un introito totale di yens 48,404,547, gli introiti per passeggeri figurano per 28,975,955, cioè a dire per il 60 0/0, mentre in Europa, in media, non rappresentano più del 30 al 35 per cento.

IL COMMERCIO FRA L'ITALIA E LA RUSSIA nel 1901.

In questi giorni, nei quali molto si è scritto e parlato sul possibile sviluppo degli scambi fra l'Italia e la Russia, crediamo utile di pubblicare, togliendoli dal *Bollettino di Legislazione e statistica doganale e commerciale* del mese di novembre 1903, alcuni dati sulle relazioni commerciali fra il nostro paese e l'Impero russo nel 1901, come risultano dalla pubblicazione ufficiale del *Dipartimento delle dogane dell'Impero*, notizie che corrispondono più approssimativamente alla verità.

Su 1355 milioni, che rappresentano nel 1901 il valore di tutto il movimento commerciale russo, la Germania figura per un valore di 389,809,809 di rubli, cioè col 28.8 per cento, e ad essa succede l'Inghilterra con 259,543,052, cioè col 19.1 per cento. Seguono ad una grandissima distanza gli altri paesi con una minima percentuale. Gareggiano fra loro i Paesi Bassi e la Francia (6.9 e 6.6 per cento); la Finlandia, la Cina e l'Austria Ungheria (4.5, 4.2 e 4.1 per cento); la Persia e l'Italia (3.6 e 3.5 per cento); gli Stati Uniti, la Danimarca, il Belgio, la Turchia, l'Egitto (2.9, 2.3, 2.2 e 2.1 per cento); la Svezia-Norvegia, l'India Britannica e la Romania (1.7, 1.3 e 0.9). I rimanenti paesi rappresentano insieme una percentuale del 3.1 per cento.

Il primato assoluto della Germania e dell'Inghilterra è costante, invece il posto rispettivo degli altri Stati va soggetto, considerando un dato periodo di tempo, a qualche spostamento.

Ma veniamo agli scambi coll'Italia.

Nell'anno suindicato questo commercio è rappresentato da un valore di rubli 47,982,064, occupando, come vedemmo, il nono posto nel movimento commerciale russo. Detto movimento è costituito da rubli 10,231,338 per l'importazione e di rubli 37,750,731 per l'esportazione. L'importazione italiana in Russia rappresenta l'1.7 per cento dell'importazione totale ed assegnerebbe all'Italia il 10° posto tra i paesi importatori; l'esportazione russa in Italia rappresenterebbe il 5 per cento circa dell'esportazione totale ed assegnerebbe all'Italia il 6° posto fra i paesi verso i quali è diretta l'esportazione.

Il valore dei nostri prodotti nell'Impero russo fu nel 1901 superiore di rubli 1,296,615 a quello dell'anno precedente ed astrazione fatta della differenza della valuta, fu pure superiore ai valori del quinquennio precedente, eccettuato il 1897; rimontando invece al quinquennio 1891 e 1895, non fu superiore che al valore del 1892. Facciamo notare che il valore dell'importazione del 1900 fu invece inferiore ai valori di tutto il decennio precedente.

Il valore dei prodotti russi introdotti in Italia fu pure superiore di rubli 960,418 a quello del 1900, e fu eziandio superiore ai valori del decennio precedente, accettuato il valore del 1898.

L'importazione italiana in Russia nel 1901 ebbe luogo per 9,638,941 rubli dalla frontiera europea, e per 592,392 dalla frontiera asiatica; l'esportazione

rusa in Italia, per 32,384,409 dalla frontiera europea e per 5,864,322 dalla frontiera asiatica.

L'importazione italiana in Russia è costituita da circa un centinaio di merci differenti, fra le quali spiccano singolarmente le sete, l'olio di oliva, gli agrumi, lo zolfo e i marmi. Questi prodotti rappresentano da soli un valore di circa 8 milioni, corrispondenti ai quattro quinti del valore totale della nostra esportazione in Russia.

Confrontando il cammino percorso da queste merci nel periodo di tempo, che va dal 1894, anno in cui fu riformata la statistica russa, al 1901, si rilevano i seguenti risultati.

L'importazione degli *agrumi* italiani in Russia tenne come sempre, il primo posto non solo, ma in detto anno raggiunse la cifra più alta, che sia mai stata raggiunta per lo addietro, cioè rubli 4,122,572 superando di molto, cioè di pudi 388,683 (circa 6809 tonnellate), del valore di più di 1,500,000 rubli, vale a dire di circa il 60 per cento, l'importazione del 1900, che alla sua volta era stata la più rilevante di tutte le importazioni verificatesi negli anni precedenti.

L'importazione del *marmo* in lastre, quadrelli e pietre scolpite, ecc., che anche anteriormente al 1894 aveva seguito un cammino ascendente abbastanza rapido e continuo fino al 1898 (pudi 422,608), nel 1899 accennò a diminuire (pudi 408,672), e nel 1900 subì una straordinaria diminuzione di 115,099 pudi, fino a discendere a pudi 293,633, per rubli 332,403. Nel 1901 però riprese il suo movimento ascendente (pudi 338,090 per rubli 455,500) superando di 44,427 pudi, per un valore di 123,097 rubli, l'importazione del 1900 e toccando così la cifra di 455,500 rubli.

L'importazione dello *zolfo greggio e raffinato*, che nel 1899 aveva raggiunto la cifra più alta rispetto agli anni precedenti (pudi 1,231,396), nel 1900 diminuì notevolmente (pudi 691,917, per rubli 644,428), e continuò a diminuire nel 1901, benché in proporzioni più limitate (pudi 512,621 per rubli 488,742); tuttavia lo zolfo italiano tiene sempre il primo posto sul mercato russo.

È vero che secondo la statistica russa la Gran Bretagna potrebbe contrapporre un'importazione di 462,000 pudi; ma evidentemente buona parte di detta quantità deve ritenersi sia zolfo italiano importato nella Gran Bretagna o da questa esportato in Russia. Notiamo da ultimo, che data l'esportazione italiana totale dello zolfo nel 1901, di tonnellate 414,000, l'esportazione in Russia di 8,400 tonnellate, non ne rappresenterebbe che il 2 per cento circa.

L'importazione dell'*olio d'oliva* ha continuato a progredire nel 1901, in confronto al 1900, rispetto alla quantità (pudi 179,633 nel 1900 e pudi 194,304 nel 1901), ma rispetto al valore ha invece subito qualche diminuzione (rubli 1,215,866 nel 1900 e rubli 1,105,517 nel 1901); l'Italia tuttavia ha sempre il primato sugli altri paesi esportatori, che lascia ad una certa distanza. Infatti la Turchia, che sarebbe il concorrente più forte, nel 1901 non ha importato che per un valore di 800,000 rubli.

Riguardo infine all'importazione della *seta*, mentre nel 1900 si ebbe, rispetto al 1899, un aumento nella *seta greggia* (pudi 12,010 nel 1900 e pudi 11,634 nel 1899), ed una diminuzione nella *seta torta* (pudi 113 nel 1900 e pudi 615 nel 1899 nel 1901 succede invece il fenomeno contrario (*seta greggia* pudi 9468, e *seta torta* pudi 247).

L'importazione totale della seta italiana in Russia raggiunse nel 1900 il valore di rubli 2,297,725 e nel 1901 di rubli 1,814,540.

Non è possibile però scorgere in quali condizioni di concorrenza si trovi l'Italia rispetto agli altri paesi, perchè la statistica russa è molto confusa a questo riguardo, attribuendo una esportazione serica anche a paesi non produttori, né potendosi scorgere fra le cifre di paesi, che, pur essendo produttori, servono anche di transito, quanta sia l'esportazione del prodotto indigeno e quanto quella del prodotto indigeno e quanto quella del prodotto transitorio e la sua origine.

Nel prospetto seguente diamo per maggiore comodità, oltre al valore dei suindicati prodotti, importati in Russia nel 1901, anche quello di alcuni altri prodotti italiani, indicando pure la cifra corrispondente all'importazione totale russa nello stesso anno.

	Importazione	
	italiana	totale
	Rubli	Rubli
Aranci, limoni, fichi.....	4,122,572	5,908,611
Marmo di ogni specie.....	455,500	364,873
Zolfo greggio.....	445,211	1,082,590
Zolfo raffinato.....	43,531	76,612
Olio d'oliva.....	1,105,517	3,702,024
Seta greggia, cascami serici pet-		
tinati tinti o no.....	1,732,700	10,956,688
Seta torta (seta da cucire, ecc.,		
ma non tinta).....	81,840	385,237
Riso senza lolla.....	20,086	1,790,094
Ortaggi comuni non preparati....	32,746	454,912
Asparagi, carciofi, cavolifiori, ecc.	50,504	79,330
Frutta fresche.....	89,548	623,619
Frutta secche (fichi ed uva non		
di Corinto).....	23,621	3,627,787
Noci, nocciuole, castagne, ecc....	17,603	1,275,417
Mandorle e pistacchi.....	134,036	1,648,019
Vino in botti, fino a 16° o oltre		
a 16°.....	50,540	5,585,875
Formaggio.....	22,054	726,210
Grasso animale.....	21,438	5,001,526
Cera depurata d'ogni sorte.....	66,386	5,196,748
Sughero greggio.....	36,346	2,242,675
Lavori da ebanista, intagliati,		
dorati, ecc.....	13,410	584,793
Treccie di paglia.....	41,402	609,560
Coralli greggi, forati, tagliati, in-		
filati, ecc.....	60,402	2,538,055
Asbesto lavorato.....	11,563	176,952
Pietra pomice in pezzi e in pol-		
vere.....	38,021	65,125
Grafite macinata.....	30,596	256,514
Asfalto e catrame minerale.....	21,602	673,328
Tartaro greggio.....	29,625	170,666
Olio di ricino.....	13,532	66,411
Olii volatili.....	26,375	590,077
Sommacco non macinato.....	33,805	61,000
Estratti per concia.....	35,811	944,574
Piombo in pani e in rottami....	202,202	4,330,935
Piombo in rotoli, fogli e tubi....	18,130	255,755
Cappelli di feltro, ecc. non finiti.	7,991	329,077
Cappelli di paglia.....	9,796	76,105
Perle false, ecc. sciolte o inflate.	15,079	302,811

L'esportazione russa in Italia, che è, come si è visto, rappresentata da un valore di 37,750,731 rubli, è costituita quasi interamente dai cereali (rubli 35,657,617) dallo zucchero (rubli 511,899), e dagli olii minerali (rubli 526,900), le quali merci rappresentano quindi da sole un valore di rubli 36,696,416. Le rimanenti merci d'esportazione russe in Italia, circa una ventina, formano tutte insieme il rimanente valore di 1,054,315 rubli.

Nell'importazione dei cereali si è avuto nel 1901 un aumento di rubli 3,895,364, in confronto all'anno precedente, e viceversa una diminuzione di rubli 3,166,911 nell'importazione dello zucchero ed una di 301,828 in quelle degli olii minerali.

Il movimento dei cereali è, come è noto, fluttuante, secondo le condizioni dei raccolti, però per il frumento la Russia ha sul nostro mercato il predominio assoluto. La percentuale del grano russo sulla totalità del grano portato in Italia segna tuttavia una sensibile e progressiva diminuzione. Infatti nel 1899 era dell'81 per cento, nel 1900 del 76 e nel 1901 del 63 per cento.

L'importazione dello zucchero, che già nel 1899 aveva avuto un improvviso tracollo, riducendosi ad un terzo della media del triennio 1896-1898, nel 1900 si era rialzata da un valore di 1,800,000 rubli nel 1899 a 3,678,810 rubli nel 1901, subì invece un nuovo e più forte tracollo, riducendosi a 511,899 rubli, diminuzione che si spiega facilmente coll'aumentata produzione indigena dello zucchero di barbabietole.

Pure gli olii minerali segnano una diminuita importazione, che per 242,278 rubli si deve attribuire agli olii illuminanti. Si deve notare, che mentre nel 1899 l'importazione del petrolio russo raggiungeva il 65 per cento dell'importazione del petrolio americano, nel 1900 tale percentuale è discesa al 51 e nel 1901 al 40 per cento.

Nell'importazione degli altri prodotti russi di

secondaria importanza si rilevano sensibili aumenti nell'anice (da 3,080 rubli nel 1900 a 8.928 nel 1901), nel formaggio di pecora (da 19.824 a 47.660), nei legnami (da 16.965 ad 87.342), nei pannelli oleosi (da 6570 a 43.618), nelle pelli crude, non da pellicceria, grandi (da 14.465 a 49.760), nei concimi minerali (da nulla a rubli 158.694) nel crine di cavallo (da nulla a 10.120), nelle lane greggie (da 47.967 e 66.808), nel catrame vegetale (da 601 a 11.274), nella ghisa in pani (da zero a 324.630), nel bestiame bovino (da 10.260 a 61.620 rubli, con un aumento di 747 capi) e nei libri (da 836 a 9963).

Si ebbe invece una minore importazione nel thè (da rubli 26.919 a 6578), nei semi di lino (da 153.143 a 9210), e nella resina d'albero (da 22.271 a 18.698).

I provvedimenti per la Basilicata

Le proposte, concordate tra Governo e Commissione, comprendono due ordini di disposizioni, cioè:

- a) disposizioni dirette a dare impulso ai lavori pubblici, di speciale interesse della Provincia;
- b) disposizioni dirette a promuovere il miglioramento agrario nella regione.

Appartengono alla prima categoria:

- la sistemazione idraulica dei corsi d'acqua;
- la costruzione e la sistemazione delle strade provinciali obbligatorie sovvenute e delle comunali;
- i lavori di consolidamento delle frane e di risanamento degli abitati;
- le facilitazioni per la costruzione e l'esercizio di ferrovie.

Appartengono alla seconda categoria:

- l'ordinamento del credito agrario con la costituzione di una Cassa provinciale di credito agrario, integrata dalla ricostituzione dei Monti frumentari;
- l'impulso dato al rimboschimento mediante premi ed esonerazione di imposte;
- l'istituzione di una Scuola di arti e mestieri e di cattedre ambulanti di agricoltura;
- la costruzione di case coloniche e l'istituzione di poderi-modelli, in parte per azione diretta dello Stato ed in parte per l'iniziativa privata, opportunamente aiutata con premi;
- le agevolazioni tributarie, ossia abolizione delle quote minime sui fabbricati fino alle L. 4 di imposta principale;
- applicazione dell'aliquota di L. 8.80 per 0/0 alla proprietà fondiaria dal 1° gennaio 1905, se anche per quell'epoca le operazioni del nuovo catasto non saranno compiute;
- esonazione dal 1° gennaio 1905 dall'imposta dei fabbricati rurali esistenti e quelli di nuova costruzione;
- abolizione dal 1° gennaio del 1905 della tassa sul bestiame in tutti i Comuni della Basilicata.

Sono provvedimenti complementari la trasformazione del debito, che la Provincia ha con la Cassa Depositi e Prestiti; alcune agevolazioni nel pagamento delle somme dovute all'Erario per contributi e concorsi, mediante una rateazione in 50 anni degli oneri annuali; talune minori esenzioni o riduzioni di imposte ed infine il concorso dello Stato per le Scuole elementari.

* * *

L'esecuzione delle opere pubbliche, che la legge determina, escluse le ferrovie, importa allo Stato un carico complessivo di 51 milioni, ripartito in 18 esercizi dal 1905 al 1923; principiando dal 1905-906 con stanziamenti, che da un minimo di un milione nel primo esercizio, aumentano gradatamente fino ad un massimo di 4 milioni nell'ultimo esercizio.

Dei predetti 51 milioni sono assegnati:

- alla sistemazione idraulica dei corsi d'acqua, L. 21,600,000;
- alle strade ordinarie sia provinciali, che comunali L. 16,800,000;
- al consolidamento delle frane ed al risanamento degli abitati L. 10,000,000.

A favorire la costruzione delle nuove ferrovie che dovranno essere a sezione ridotta di 0,95 è concessa una sovvenzione di L. 7500 a chilometro per 70 anni.

Un sussidio di L. 2500 a chilometro per la stessa durata di 70 anni è concesso a quelle ferrovie già costruite, le quali provvedano alla interposizione di una terza rotaia nei binari di corsa, in guisa da diventare suscettibili d'esercizio economico.

Le tariffe dei trasporti sulle ferrovie così costruite o così trasformate saranno ridotte del 40 per cento in confronto delle tariffe ora in vigore sulle reti principali.

* * *

Le spese, a carico del Ministero d'Agricoltura per i provvedimenti di miglioramento agrario ed il rimboschimento, ammontano a L. 9,283,000, ripartite in venti esercizi, a principiando dal prossimo 1904-905, con stanziamenti che variano da L. 296,000 nei primi due esercizi a L. 564,000 nel quarto esercizio per adagiarsi nella somma costante di L. 484,000 dopo il quinto esercizio finanziario.

La somma a carico del Ministero della Pubblica Istruzione è di L. 261,887 annue ed ha carattere di continuità.

Mancano a noi gli elementi per determinare la cifra, alla quale ammonteranno, nei riguardi dell'erario, le agevolazioni tributarie concesse in varia forma alla proprietà fondiaria o con abolizione o con riduzione o con esenzione di tasse, ed i contributi dello Stato alle nuove costruzioni ferroviarie.

Necessariamente questa cifra sarà in ragione diretta della più o meno sollecita, più o meno intensa applicazione, che la legge avrà.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di commercio di Siena e Grosseto. — Tra i vari affari trattati nell'ultima adunanza dello scorso gennaio, la Camera ebbe comunicazione della circolare con la quale l'Ufficio del lavoro richiedeva il parere della Camera in merito alla opportunità della istituzione di un Corpo speciale d'ispettori di fabbrica con l'incarico di controllare l'applicazione delle leggi sociali.

A tale riguardo la Camera, riconoscendo giusta e doverosa per parte dell'Ufficio del lavoro l'istituzione di un controllo onde accertarsi della regolare applicazione delle leggi sociali istituite a vantaggio delle classi lavoratrici, riteneva inutile la istituzione di un Corpo speciale di Ispettori a carico dell'erario e quindi dei contribuenti, dal momento che il Governo e per esso l'Ufficio del lavoro possono disporre degli ingegneri delle Intendenze e del Genio Civile nonché della forza pubblica.

Sulla questione del commercio girovago la Camera deliberò poi d'appoggiare i voti della Consorella di Venezia diretti ad ottenere che con un provvedimento legislativo venga quanto prima posto efficace riparo ai danni che il commercio stabile risente dalla concorrenza ad esso fatta da quello temporaneo e girovago.

Eguale mente la Camera, avendo presa cognizione di un voto della Consorella di Potenza; allarmata per la possibilità che grassi d'America possano essere messi in vendita in Italia come strutto di maiale e possano così venire a fare una sleale concorrenza agli strutti nazionali, deliberò di fare voti al Governo affinché sieno adottati i provvedimenti del caso.

Infine la Camera, su relazione del cons. Masignani, deliberò d'appoggiare i voti fatti dalla Consorella di Piacenza affinché, ribassandosi il fazio di entrata sui petroli, si diminuiscano in egual misura tenendo calcolo dei prezzi di costo in Italia e all'estero, i gravami che oggi incombono sull'industria indigena.

BANCHE POPOLARI COOPERATIVE nell'esercizio 1903

Banca Cooperativa Commerciale, Milano. — Il bilancio al 31 dicembre scorso di questo istituto si è chiuso con un utile netto di spettanza agli azionisti di L. 13,185.70. Alla stessa epoca il capitale sociale figurava in L. 305,550, sottoscritto da 871 soci con 12,222 azioni da L. 25 cadauna. Fondo di riserva L. 17,674.44. Depositi L. 555,044. È quindi un progresso in ogni ramo che la Banca può registrare.

Banca Agricola Milanese. — Il bilancio al 31 dicembre 1903 di questo Istituto porta risultati che permettono un dividendo di lire 3 per azione di lire 50, pari al 6 0/10 sul valore nominale. Nell'esercizio entrarono in portafoglio per effetti scontati L. 21,523,154.61 con una rimanenza al 31 dicembre 1903 di n° 3590 effetti per lire 3,976,360.63.

I riporti e le sovvenzioni su valori pubblici sommarono a L. 4,211,420.

Il capitale sociale colla riserva ammonta a lire 1,118,667.27; I depositi fiduciari chiudono con una rimanenza di L. 4,545,136.98.

Si affittarono n° 240 cassette di ferro per un valore dichiarato di L. 2,748,000.

Gli utili netti già dedotti gli ammortamenti, sono di L. 54,562.88.

Società Cooperativa Popolare di Mutuo Credito, Cremona. — Questa Società Cooperativa ha chiuso il proprio bilancio al 31 dicembre 1903 con un utile netto di L. 445,195.51, del quale si propone di assegnare L. 283,882.30 agli azionisti in ragione del 10 0/10.

Il capitale sociale al 31 dicembre ammontava a L. 2,995,150 in 59,903 azioni da L. 50, le riserve toccavano la cifra di L. 3,219,000. I depositi a risparmio sommarono a L. 30,790,622.73.

Banca Popolare, Lecco. — Il bilancio 1903 di questa Banca si è chiuso con un utile netto di L. 39,625.07, per cui si propone un riparto di L. 5 per ciascuna delle 4245 azioni da L. 50 componenti il capitale sociale in L. 212,250.

I vari fondi di riserva ammontavano al 31 dicembre a L. 265,062.

Banca Popolare di Lendinara. — Il bilancio di questo Istituto al 31 dicembre 1903 presenta una cifra di utili netti di L. 16,541.18, un capitale sociale di L. 408.550 in 2071 azioni da L. 50; riserve per complessive L. 93,848 e depositi formanti in totale la somma di L. 827,363.

Banca Cooperativa Commerciale, Alessandria. — Il bilancio di questo Istituto si è chiuso al 31 dicembre scorso con un totale di utili generali netti di L. 8,828.05.

Il capitale sociale sottoscritto ammontava a quell'epoca a L. 101,700 in 5085 azioni da lire 20, i fondi di riserva raggiungevano le lire 18,853.50, i depositi a risparmio e buoni a scadenza fissa, le L. 426,560.42.

Nel proposto reparto degli utili si assegna agli azionisti la cifra di L. 7062.40 in ragione dell'80 0/10. L'assemblea generale ordinaria avrà luogo il 28 febbraio.

Banca Popolare Cooperativa, Montagna. — Il bilancio al 31 dicembre 1903 di questo Istituto porta una cifra di utili netti di L. 30,255.38.

Il capitale sociale ammontava a quella data a L. 132,690 in 4423 azioni da L. 30, le riserve toccavano la cifra di L. 121,804.32, i depositi formavano in totale la somma di L. 1,807,111.79.

Banca Popolare - Vicenza. — Il bilancio al 31 dicembre 1903 di questo istituto espone una cifra di utili netti in lire 188,544.64, delle quali si propone di assegnare L. 150,245.08 agli azionisti, in ragione di L. 3.25 per azione.

Alla stessa data il capitale sociale figurava in L. 1,399,440, diviso in 46,648 azioni da L. 30, le riserve ammontavano a L. 914,892, il piccolo risparmio, i depositi ed i buoni fruttiferi a L. 14,846,792.53.

Banca Popolare d'Intra. — Il bilancio di questo Istituto, chiuso al 31 dicembre scorso, reca una cifra di utili di L. 98,431.30, delle quali è proposto di assegnare L. 55,000 agli azionisti, in ragione di L. 7 per ciascuna delle 8,000 azioni.

Le riserve ammontavano a L. 600,000, i conti correnti, i libretti di risparmio e piccolo risparmio ed i buoni in circolazione a L. 4,948,872.94.

Banca Provinciale del Polesine. — Il bilancio del 3° esercizio di questo Istituto si è chiuso con un utile netto di L. 12,263.91, delle quali lire 5,339.80 si propone vengano assegnate agli azionisti in ragione di L. 40 0/10.

Il capitale della Banca, pressochè interamente versato, risulta in L. 153,500; le riserve ammontavano al 31 dicembre a L. 12,092.85, i depositi a risparmio a L. 384,955.33.

Banca popolare di Vicenza. — Venne votato all'unanimità il bilancio dello scorso esercizio, che ha offerto un utile di L. 183,514 con un dividendo di L. 3.25 per azione dopo i prelievi statutari.

A dimostrare la fiducia di cui è circondato l'Istituto basta osservare la cifra dei depositi che di L. 13,441,508 nel 1902 è salita a L. 14,546,792 nel 1903.

Banca popolare friulana - Udine. — Venne letta la relazione sull'andamento dell'anno decorso che fu ottimo. I depositi in numerario, al 31 dicembre salivano a L. 3,975,164.65 divisi in 1408 partite, con un aumento di L. 213,500.22 e di 95 partite sulla esistenza al 31 dicembre 1902. Furono scontati, nel 1903, effetti per L. 12,213,569.55 con un aumento di quasi due milioni sulla somma scontata nell'anno precedente. Questo importante aumento, la relazione giustamente lo attribuisce principalmente al risveglio commerciale ed industriale nella provincia.

Gli utili netti nel 1903 risultarono di L. 62,782.08, con un dividendo di L. 9.50 per azione, il cui valore, per l'aumento del fondo di riserva, ascende ora a L. 148.57.

Banca Mutua Popolare Agricola di Lodi. — Il bilancio di questo Istituto, chiuso al 31 dicembre scorso, reca i seguenti risultati: Capitale sociale lire 1,592,450; riserve lire 1,047,021.30; dep. a risparmio L. 15,081,907.44; Portafoglio e conti corr. attivi L. 10,031,540.88. Utile netto L. 206,554.05 sul quale si ripartirà un dividendo di L. 6.60 per azione.

Banca Popol. Coop. di Massa Superiore. — Il bilancio al 31 dicembre 1903 di questa Banca si è chiuso con un utile netto di lire 9550.25, delle quali si propone di assegnare L. 6029.15 ai soci, in ragione del 4.50 0/10 per ogni azione.

A detta epoca il capitale sociale e le riserve salirono a L. 165,205.34. Il piccolo risparmio a lire 9240.96; il risparmio ordinario a L. 334,168.60; i buoni fruttiferi a L. 70,151.80; i conti correnti a lire 52,202.10.

Il movimento generale degli affari è stato di lire 14,683,709.68, e così tutti gli altri rami della azienda hanno avuto un notevole sviluppo.

Mercato monetario e Banche di emissione

Il denaro è stato meno abbondante sulla piazza di Londra; tuttavia alcune somme dovute alla Banca d'Inghilterra vennero pagate. Lo sconto fu più fermo e la carta migliore di regola non fu scontata a meno del 3 1/4, 3 5/16 per cento per qualsiasi scadenza.

Il cambio con Berlino è lievemente in favore della piazza inglese, ma il cambio con Parigi e Amsterdam fu invece sfavorevole. Il saggio minimo ufficiale rimane al 4 per cento.

Non si crede che la guerra avrà conseguenze gravi immediate sul mercato monetario, ma prolungandosi il conflitto avverrà necessariamente un movimento considerevole di capitali che potrà avere influenza sul credito di più Stati.

La Banca d'Inghilterra al 18 febbraio aveva l'incasso in aumento di 314,000 sterline e la riserva di 543,000.

Agli Stati Uniti le condizioni monetarie rimangono facili.

Sul mercato germanico le disponibilità sono ancora abbondanti, il denaro a breve scadenza oscilla tra 2 3/8 e 3 per cento.

A Parigi persiste il buon andamento del mercato monetario.

La Banca di Francia al 18 corrente aveva l'incasso in aumento di 4 milioni e mezzo; erano diminuite la circolazione di 8 milioni e il portafoglio di 4 milioni e mezzo.

Nessuna variazione sul mercato italiano lo sconto, rimanendo intorno al 4 e al 6 per cento; i cambi ebbero queste variazioni:

	su Parigi	su Londra	su Berlino	su Vienna
15 Lunedì.....	100.75	25.39	123.75	105.70
16 Martedì.....	100.80	25.40	123.70	105.70
17 Mercoledì....	100.77	25.40	123.75	105.70
18 Giovedì.....	100.95	25.45	124.07	105.85
19 Venerdì.....	101.20	25.50	124.20	106.05
20 Sabato.....	101.30	25.52	124.25	101.05

Situazione degli Istituti di emissione italiani

		20 Gennaio	Differenza
Banca d'Italia	Fondo di Cassa..... L.	583,263,459.02	+ 4,554,000
	Portafoglio interno....	241,637,431.68	- 9,234,000
	" estero.....	70,122,445.94	- 314,000
	Anticipazioni.....	26,744,750.64	- 1,663,000
	Partite immobilizzate..	(44,181,649.80	- 25,000
	Circolazione..... L.	885,768,516.50	- 13,421,000
Passivo	Debiti a vista.....	100,589,249.58	+ 5,024,000
	" a scadenza.....	96,172,548.90	+ 4,864,000

Situazioni delle Banche di emissione estere

		18 Febbraio	differenza
Banca di Francia	Incasso oro... Fr.	2,345,896,000	+ 2,240,000
	" argento....	1,108,157,000	+ 2,317,000
	Portafoglio.....	771,741,000	- 4,413,000
	Anticipazione.....	488,613,000	+ 7,002,000
	Circolazione.....	4,297,241,000	- 8,179,000
	Conto cor. dello St.	131,176,000	- 14,164,000
Passivo	" dei priv.	433,290,000	+ 74,121,200
	Rapp. tra la ris. e l'inc.	80,370/0	+ 0,25 0/0

		18 Febbraio	differenza
Banca d'Inghilterra	Incasso metallico Sterl.	34,513,000	+ 314,000
	Portafoglio.....	25,380,000	+ 553,000
	Riserva.....	25,448,000	+ 543,000
Passivo	Circolazione.....	27,520,000	- 223,000
	Conti corr. dello Stato	11,668,000	+ 2,596,000
	Conti corr. particolari	40,023,000	- 1,613,000
	Rapp. tra l'inc. e la cir.	49 0/0	

		15 Febbraio	differenza
Banca Austro-Ungherese	Incasso... Corone	1,490,397,000	+ 7,367,000
	Portafoglio.....	26,082,000	- 48,563,000
	Anticipazione.....	38,940,000	+ 30,000
	Prestiti.....	298,464,000	- 810,000
	Circolazione.....	1,583,351,000	- 32,978,000
	Conti correnti....	110,842,000	- 11,775,000
Passivo	Cartelle fondiarie	292,630,000	+ 386,000

		13 Febbraio	differenza
Banca di Spagna	Incasso oro Pesetas	365,009,000	+ 167,000
	" argento....	479,703,000	+ 529,000
	Portafoglio.....	902,464,000	- 457,000
	Anticipazioni.....	104,013,000	- 143,000
	Circolazione.....	1,624,604,000	- 2,737,000
	Conti corr. e dep.	625,923,000	+ 2,222,000

		11 Febbraio	differenza
Banca Nazionale del Belgio	Incasso... Franchi	117,914,000	-
	Portafoglio.....	527,645,000	-
	Anticipazioni.....	31,654,000	-
	Circolazione.....	628,627,000	-
	Conti correnti....	68,346,000	-

RIVISTA DELLE BORSE

20 Febbraio.

L'ottava che chiude con oggi non ha fatto che segnare successivi ribassi tanto per le rendite di Stato, come per gli altri titoli in genere.

Il conflitto russo giapponese della cui gravità e relative conseguenze nessuno può dubitare, ha influito su tutti i mercati rendendoli non solo debolissimi ma inattivi.

Parigi poi manda corsi veramente scoraggianti: è certo che la nostra rendita in mezzo ai ribassi generali non va annoverata fra i titoli più colpiti ed oggi vien quotata a 98.55. Il cambio, data la maggiore richiesta di divisa estera è aumentato; le condizioni monetarie da noi sono soddisfacenti; e le posizioni relativamente leggere; la speculazione è inerte.

La nostra rendita 5 per cento da sabato scorso ha perduto 75 centesimi portandosi da 101.15 a 100.70 per contanti; per fine segna 101.50.

Il 3 1/2 per cento da 100.00 è piombato a 99.50 per contanti, ed a 99.85 per fine.

A Parigi il francese 3 per cento ribassato da 96.20 a 95.20; lo spagnolo da 82.90 a 80.15, il russo da 76 a 73.50.

I Consolidati inglesi che lasciammo la settimana scorsa a 87 chiudono oggi a 86.60.

TITOLI DI STATO	Sabato 13 Febbraio 1904	1 Lunedì 15 Febbraio 1904	Martedì 16 Febbraio 1904	Mercoledì 17 Febbraio 1904	Giovedì 18 Febbraio 1904	Venerdì 19 Febbraio 1904
Rendita Italiana 5 %...	101.45	101.60	101.45	101.42	101.10	100.70
" " 3 1/2 %	100.60	100.62	100.50	100.50	100. —	99.70
" " 3 %	73.50	73.50	73.50	73.50	73.50	73.50
Rendita italiana 5 %:						
a Parigi.....	100.67	100.63	100.65	99.95	99.25	98.85
a Londra.....	99.75	99.75	100. —	100. —	99.75	99.25
a Berlino.....	—	101.75	101.70	101.80	100.90	100.75
Rendita francese 3 %						
ammortizzabile.....	—	93.62	—	96.35	96. —	96. —
" " 3 % antico	96.20	96. —	96.10	95.80	95.27	95.20
Consolidato inglese 2 3/4 %	87. —	87.10	87. —	86.85	86.80	86.60
" " prussiano 3 1/2 %	101.90	102.10	102.10	102. —	102. —	101.80
Rendita austriaca in oro	119.40	119.45	119.10	118.95	118.45	118.40
" " in arg.	99.75	99.25	99.80	99.50	99.10	99.10
" " in carta	99.90	99.85	99.50	99.50	99.10	99.10
Rendita spagn. esteriore:						
a Parigi.....	82.00	82.30	82.52	82.32	82. —	80.15
a Londra.....	82.25	81.75	81.60	81.20	80.10	—
Rendita turca a Parigi.	81.15	81.40	80.85	79.57	78.55	77.60
" " a Londra	79.10	79.30	78.75	79. —	77.75	76.90
Rendita russa a Parigi.	76. —	75. —	74.75	73.70	73.70	73.50
" " portoghese 3 %						
a Parigi.....	59.72	59.55	59.65	59.10	58.80	58.27

VALORI BANCARI	13 Febb. 1904	20 Febb. 1904
Banca d'Italia.....	1098. —	1089. —
Banca Commerciale.....	773. —	758. —
Credito Italiano.....	601.50	583. —
Banco di Roma.....	118. —	120. —
Istituto di Credito fondiario..	510. —	538. —
Banco di sconto e sete.....	167. —	168. —
Banca Generale.....	38. —	38.50
Banca di Torino.....	70. —	70. —
Utilità nuove.....	284. —	251. —

Scarsi affari furono conclusi in valori bancari che hanno seguitato a ribassare lentamente in ottava. Depresse le azioni Banca d'Italia, Banca Commerciale a Credito Italiano in special modo.

CARTELLE FONDARIE		13 Febb. 1904	20 Febb. 1904
Istituto italiano.....	4 0	508.50	508.—
».....	4 1/2	519.—	519.—
Banca Nazionale.....	4 1/2	509.50	509.—
».....	4 1/2	509.50	519.—
Cassa di Risp. di Milano	5	519.—	519.—
».....	4	512.—	511.—
Monte Paschi di Siena..	4 1/2	513.—	513.—
».....	5	516.—	516.—
Op. Pio di S. P. ^{lo} Torino	5	520.—	520.—
».....	4 1/2	517.—	516.—

Prezzi leggermente ribassati in genere, ma per qualche titolo nominali.

PRESTITI MUNICIPALI		13 Febb. 1904	20 Febb. 1904
Prestito di Roma.....	4 1/2	512.—	510.—
» Milano.....	4	101.75	100.25
» Firenze.....	3	75.—	75.—
» Napoli.....	5	100.50	100.25

VALORI FERROVIARI		13 Febb. 1904	20 Febb. 1904
Meridionali.....		722.—	710.—
Mediterranee.....		466.—	459.—
Sicule.....		700.—	700.—
Secondarie Sarde.....		275.—	275.—
Meridionali.....	3 1/2	355.50	350.—
Mediterranee.....	4	506.60	508.—
Sicule (oro).....	4	515.—	515.—
Sarde C.....	3	370.—	367.—
Ferrovie nuove.....	3	355.—	353.50
Vittorio Eman.....	3	376.—	375.—
Tirrene.....	5	515.—	512.—
Costruz. Venete.....	5	501.—	500.—
Lombarde.....	3	323.50	316.—
Marmif. Carrara.....		254.—	252.—

Ribassi notevoli nei valori ferroviari: fra le azioni notiamo le Meridionali e Mediterranee, nelle obbligazioni le Meridionali, Mediterranee, Sarde ferroviarie, Tirrene e Lombarde.

VALORI INDUSTRIALI		13 Febb. 1904	20 Febb. 1904
Navigazione Generale.....		480.—	473.50
Fondaria Vita.....		285.50	283.—
» Incendi.....		150.—	146.58
Acciaierie Terni.....		1805.—	1788.—
Raffineria Ligure-Lomb.....		281.—	283.—
Lanificio Rossi.....		1536.—	1525.—
Cotonificio Cantoni.....		513.—	512.—
» veneziano.....		310.—	306.—
Condotte d'acqua.....		340.—	337.—
Acqua Marcia.....		1520.—	1505.—
Linificio e canapificio nazion.....		161.—	160.—
Metallurgiche italiane.....		152.—	148.—
Piombino.....		86.—	81.—
Elettric. Edison vecchie.....		569.—	557.—
Costruzioni venete.....		121.—	119.—
Gas.....		1324.—	1320.—
Molini Alta Italia.....		638.—	628.—
Ceramica Richard.....		350.—	350.—
Ferriere.....		88.—	81.—
Officina Mec. Miani Silvestri.....		137.—	135.—
Montecatini.....		100.—	98.—
Carburo romano.....		862.—	498.—

Banca di Francia.....	3820.—	3820.—
Banca Ottomana.....	561.—	541.—
Canale di Suez.....	3970.—	3894.—
Crédit Foncier.....	661.—	672.—

Depresso l'intero listino, senza forti differenze dall'ottava passata eccezione fatta per il Carbuio.

SOCIETÀ COMMERCIALI ED INDUSTRIALI

Nuove Società

Società del «Magazzini raccordati.» — A rogito dott. Braghi, si è costituita una società, sotto la denominazione di «Società anonima dei magazzini raccordati di Porta Romana» con sede in Milano, via Giuliani, 7.

La società, si propone la costruzione di magazzini con binario di raccordo alla stazione di Porta Romana, per il deposito anche momentaneo di qualsiasi specie di merce con servizio speciale di assicurazione di sovvenzioni sulle merci depositate.

Il capitale è di L. 300,000 aumentabile a misura dello svolgersi delle costruzioni.

Il Consiglio d'amministrazione è composto dai signori: ing. Francesco Sassi, rag. Ernesto Rocca, rag. Pietro Baratti, rag. Claudio Frola e rag. Pietro Bottini; *Sindaci*: Rinaldo Facheris, avv. Umberto Goltara e rag. Angelo Vigna.

Società per la ferrovia di Valle Brembana. — A Bergamo, il 7 febbraio, si è costituita la Società anonima per la ferrovia di Valle Brembana. Approvato lo Statuto, vennero eletti a *Sindaci* i signori: Morali avv. Bortolo, Albini cav. Giovanni, Torri avv. Aristide. A *Sindaci supplenti*: Manzoni sac. Giacomo, Gervasoni ing. Vittorio.

NOTIZIE COMMERCIALI

Grani. — Frumenti in leggero aumento, con vendita però limitata. Invariati gli altri generi. A *Saronno* frumento da L. 23.25 a 23.75, segale da L. 17 a 18, avena da L. 16 a 17, granturco da L. 14.50 a 15 al quintale. A *Treviso* frumento da L. 22.25 a 22.50, frumentone da L. 15.50 a 15.75, avena da L. 16 a 16.25; a *Varese* frumento da L. 23 a 23.25, segale da L. 17 a 17.50, avena da L. 17.50 a 18.50. A *Novara* frumento da L. 23 a 23.50, segale da L. 14.50 a 15.50, meliga da L. 13.75 a 14.75 al quintale. Ad *Oleggio* frumento da L. 22.50 a 23.75, avena da L. 16.75 a 17, meliga da L. 16 a 16.25, segale da L. 15 a 15.50, a *Modena* frumento da L. 23.50 a 23.75, frumentone da L. 16.50 a 17, avena da L. 16 a 16.50 al quintale. A *Verona* frumento da L. 23 a 23.25, granturco da L. 16 a 16.50, segale da L. 16 a 17, avena da L. 15.75 a 16 al quintale. A *Lugo* frumento da L. 22.75 a 23.25, frumentone da L. 15 a 15.50, avena da L. 16 a 16.50, meliga da L. 13.50 a 14. A *Foggia* frumenti duri da L. 25.50 a 25.80, granone da L. 16.50 a 16.75. A *Marsiglia* grano Oulka Nicolaieff a fr. 16.75. A *New York* frumento da cents 103 a 106, mais da cents 45 a 55. A *Chicago* frumento da cents 96 a 97.50, mais da cents 51 a 52, avena da cents 44 a 44.10 per bushel.

Farine. — Scabbene i mercati dei grani siano assai fermi, tuttavia nelle farine e semole perdura l'inazione. La stagione invece sarebbe propizia all'attività. Ad *Alessandria* farina di frumento a L. 40, id. 2^a qualità a L. 35, id. di meliga a L. 20 al quintale. A *Verona* farina di lusso da L. 24 a 25, id. di 2^a qualità da L. 28 a 29, farina gialla di lusso a L. 22, id. fina da L. 20 a 20.50 al quintale. A *Genova* farina marca A a L. 31 id. marca B da L. 32, id. C a L. 30, id. D a L. 28, semole a L. 32, semolette a L. 30, semolino a L. 27, crusca a L. 13, cruschelli a L. 12 al quintale. A *Lugo* farina di grano a L. 34, id. di frumentone a L. 21. A *Foggia* farina fine a L. 33, id. N. 2 a L. 32, semola a L. 36, crusca a L. 12 al quint.

Pollame. — Prezzi invariati: a *Milano* polli in partita a L. 1.85 al capo; polli piccoli da L. 1.60 a 1.65, id. brianzoli da L. 1.90 a 1.95, galline da L. 2.25 a 2.35, oche da L. 3.75 a 4, anitre da L. 3.10 a 3.20, tacchini da L. 4.50 a 5 al capo. Tacchini grossi da L. 1.15 a 1.60 al chilogrammo. Piccioni da L. 0.90 a 0.95, faraone da L. 3.30 a 3.40, dindi da L. 6.50 a 6.75 l'uno. Ad *Oleggio* polli nostrani da L. 1.80 a 1.60, galline da L. 2 a 2.10, capponi da L. 2.50 a 3, piccioni da L. 0.60 a 0.70, anitre da L. 2.10 a 2.50, conigli da L. 0.50 a 1.10 l'uno. A *Cremona* polli da L. 1.30 a 3 al capo; a *Firenze* polli da L. 3.50 a 4, galline da L. 4 a 4.50, piccioni da L. 1.60 a 2, anitre da L. 5 a 5.50 al paio.

Cotoni. — L'ottava, or chiusa, seguendo l'andamento dell'ottava precedente, si iniziò con forti ribassi, ma ripigliò poi, tanto che alla fine si chiuse con non troppe differenze. Le risultanze settimanali sono le seguenti: ribasso di 46 a 67 punti sul mercato di New York, di 70 a 94 su quello di New Orleans e 5 a 10 su quello di Liverpool.

Il *middling a New York* discese da 15.50 a 14.80, a *New Orleans* da 15 1/16 a 13 3/4, a *Liverpool* da 7.82 a 7.56.

Sete. — La settimana trascorse in un periodo di attesa.

La situazione politica, offuscata in principio della settimana, paralizzò completamente i sintomi di un qualche miglioramento che si potevano arguire dalla maggiore domanda della fabbrica.

Gli affari combinati, o all'indirizzo del consumo, o all'indirizzo della speculazione, segnarono corsi quanto mai irregolari e di facilitazione.

La situazione generale del nostro articolo è pure non poco impressionata dal succedersi di sospensioni di pagamenti che si ripercotono sulle nostre più importanti piazze.

Prezzi fatti:

Greggie: di marca 11/13 L. 49 a 48; classiche 8/10 L. 46; 1^a qualità 8/10 L. 46 a 45, 9/11 L. 44 1/2 10/12 11/13 L. 43; seconda qualità 8/10 L. 44.50 a 44, 9/10 L. 43.50, 10/12 L. 42.50, 11/13 L. 42.

Organzini strafilati: classici 17/19 L. 51; prima qualità 17/19 L. 50, 18/20 L. 49, 20/22 L. 48.

Bozzoli gialli: classici Italia L. 10.75; prima qualità Italia L. 10.50 a 10.30, Salonico fr. 10.25 a 10.20, Siria fr. 10.60 a 10.40, Turkestan fr. 10.25; seconda qualità Salonico fr. 10.

Bozzoli bianchi: prima qualità Caucaso-Persia fr. 10.10 a 9.80, Brussa fr. 10.50, Turkestan fr. 10.10; seconda qualità Caucaso-Persia fr. 9.50, Brussa fr. 10.25, Turkestan fr. 9.60.

Prodotti chimici inglesi. — Eccezzuate le sode, i prezzi in generale sono alquanto ribassati, causa principale la scarsa domanda. Il solfato di rame, nonostante l'avvicinarsi della campagna, è meno sostenuto, seguendo per simpatia il corso del rame. Il mercato, in generale, si chiude debole.

Ecco i prezzi:

Carbonato di soda ammoniacale 58" in sacchi L. 11.75. Cleruro di calce « Gaskell » in fusti di legno duro 12.—. Clorato di potassa in barili di 50 chilogrammi 74.—. Solfato di rame prima qual. 54.—, di ferro 7. Carbonato ammoniacale 84.—. Minio rosso LB e C 37.50. 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 240/0 buon grigio 35.—. Sale ammoniacale prima qual. 103.—, seconda 103.—. Magnesia calcinata Pattinson in flacons da 1 lib. 1.25, in latte 1 lib. 1.10.

Il tutto per 100 chilog. 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 dal 1° al 10 Febbraio 1904.

(22^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	1057	+ 8
Viaggiatori.....	1,515,167.00	1,505,457.54	+ 9,679.46	53,979.00	53,638.77	+ 340.23
Bagagli e Cani.....	82,086.00	76,832.69	+ 5,253.31	1,270.00	1,059.33	+ 210.67
Merci a G.V. e P.V. acc.	356,967.00	331,802.02	+ 25,164.98	12,449.00	11,571.69	+ 877.31
Merci a P.V.....	2,282,415.00	2,123,722.50	+ 158,692.50	81,557.00	75,886.51	+ 5,670.49
TOTALE.....	4,236,635.00	4,037,844.75	+ 198,790.25	149,255.00	142,151.30	+ 7,103.70

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 10 Febbraio 1904.

Viaggiatori.....	36,837,612.00	36,143,191.22	+ 694,420.78	1,692,650.00	1,653,575.42	+ 39,074.58
Bagagli e Cani.....	1,842,208.00	1,759,730.79	+ 82,477.21	50,447.00	45,841.11	+ 4,605.89
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,400,252.00	8,977,725.41	+ 422,526.59	355,200.00	331,202.08	+ 23,997.92
Merci a P.V.....	49,985,100.00	47,749,243.27	+ 2,235,856.73	1,953,635.00	1,848,082.65	+ 105,552.35
TOTALE.....	98,065,172.00	91,629,890.69	+ 6,435,281.31	4,052,032.00	3,881,701.21	+ 170,330.79

Prodotto per chilometro

della decade.....	890.05	848.29	+ 41.76	140.15	133.48	+ 6.67
riassuntivo.....	20,601.93	19,890.23	+ 721.70	3,804.72	3,672.38	+ 132.34

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