

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXXIII — Vol. XXXVII

Firenze, 4 Febbraio 1906

N. 1657

SOMMARIO: Nuova crisi — Istituto italiano di Credito fondiario (Esercizio 1905) — Avv. CARLO ALBERTO COBIANCHI, Corrispondenza da Genova (Il Consorzio autonomo e l'ordinamento del lavoro nel Porto di Genova) — Le condizioni ferroviarie in Italia — **Rivista bibliografica:** Mariano Mariani, Il fatto cooperativo nella evoluzione sociale — Dott. Albert Dreyfus, Du contrat direct — Dott. Buehl, R. Flammig, Dott. Schwander, Die heutigen Anforderungen an die öffentlichen Armenpflege — **Rivista economica e finanziaria:** La situazione delle Casse postali di risparmio italiane al 31 dicembre 1905 — Un nuovo prestito indo-cinese — Un prestito in Russia — Le ferrovie dell'Africa occidentale francese — L'industria della pesca in Inghilterra — La produzione dell'oro nel Transvaal nel 1905 — L'industria petrolifera in Russia — La produzione totale del vino nell'Impero Ottomano — La produzione del materiale mobile per le ferrovie americane — La statistica dei treni e tram elettrici esistenti in Germania al 1° ottobre 1904 — Le ferrovie danesi — **Rassegna del commercio internazionale:** Il commercio della Russia nei primi otto mesi del 1905 — Il commercio del Belgio nel 1905 — Il commercio del Messico nel 1904-1905 — Il commercio di Santos nel 1904 — I risultati del commercio indo-germanico nell'ultimo decennio — Il trasferimento dei depositi fra le Casse di risparmio italiane e francesi — Corso di matematica finanziaria e attuariale in Roma — Banche Popolari e Cooperative — Camere di commercio — Mercato monetario e Rivista delle Borse — Società commerciali ed industriali — Notizie commerciali.

NUOVA CRISI

Poche settimane or sono scrivevamo giudicando la situazione parlamentare in seguito al voto della Camera, per cui il primo Ministero Fortis aveva dato le dimissioni. A vero dire poco è mutata la situazione parlamentare perchè possano valere differenti considerazioni.

Abbiamo lamentato come una delle cause della impotenza del Parlamento la incoerenza degli uomini di Stato, i quali con troppa facilità accettano qualunque programma e qualunque compagnia; per tal modo che i loro nomi non presentano più al Paese alcun significato sopra principi o idee politiche e la unione delle loro persone in uno stesso Ministero non accresce, ma diminuisce la loro forza di azione per la necessità di continue transazioni nei principî fondamentali che dovrebbero regolare la loro condotta.

Perciò appunto, la unione di uomini provenienti dai più diversi ed opposti partiti della Camera, dicevamo non poter essere feconda di quella opera riformatrice della quale ha soprattutto bisogno il paese; opera che domanda in chi deve attuarla convincimento sincero e profondo.

Ora, per gli stessi motivi, alcuni anni or sono, di fronte ad una situazione non dissimile dalla presente, avevamo manifestato il pensiero che potesse sorgere un Ministero forte, omogeneo e fecondo dalla unione di partiti e di gruppi più affini tra loro; e ci pareva allora che la unione del Centro colla Sinistra, anche se rappresentati dal Sonnino e dal Giolitti fino allora avversari, diremo meglio rivali, avrebbe potuto dare al paese quello che invano da lungo tempo attende.

L'esperienza ha ormai dimostrato che chiunque sia Capo del Governo, quando abbia per collaboratori uomini provenienti da partiti non omogenei,

non può imprimere al Governo quell'azione efficace che vorrebbe ed è costretto a rimandare tutte le questioni alquanto gravi, od a cercare di quelle soluzioni medie che non soddisfano nessun partito e meno che tutti il paese.

Sebbene noi abbiamo lodato ed ancora lodiamo l'opera dell'on. Giolitti in quanto volle governare lasciando libertà ai partiti estremi, sfidando tutte le difficoltà che gli si movevano contro per tale atteggiamento, tuttavia non possiamo a meno di considerare, che quel periodo di tanta libertà rappresentava in certo modo una politica da Estrema Sinistra, mentre nel governo non era rappresentato questo partito, ma anzi vi erano Ministri che militavano nelle file della Destra.

Ora il voto recente del Parlamento ha con 38 voti di maggioranza abbattuto il Ministro Fortis che andava dall'on. De Marinis all'on. Malvezzi; ma la maggioranza dei 221 che ha sconfitto il Ministero va dall'on. Ferri all'on. Cornaggia, e se il nuovo Ministero, per quanto composto di personaggi di primo ordine dovrà rappresentare tutti i colori della maggioranza, sarà necessariamente un Ministero impotente tanto più quanto più cospicui saranno i nomi che lo costituiscono.

Ecco perchè facciamo voti che la crisi aprtasi giovedì scorso si risolva colla costituzione di un Ministero omogeneo, nel quale possa senza sottintesi, senza reticenze, senza scandalose dedizioni, costituirsi ed attuarsi un chiaro programma di fatti. Allora soltanto saranno possibili quelle efficaci azioni di Governo che gli oratori dei diversi settori della Camera hanno riconosciuto urgenti.

ISTITUTO ITALIANO DI CREDITO FONDIARIO

(Esercizio 1905).

Pur troppo le condizioni disordinate di gran parte della proprietà rustica italiana si fanno ancora sentire, non ostante che sieno alquanto proceduti i lavori del nuovo Catasto.

La proprietà rustica italiana, oppressa da un enorme debito ipotecario a saggio alto di interesse, incontra gravi difficoltà a trasformarsi con meno onerosi contratti perchè non ha in ordine i propri titoli e non è sempre in caso di provare la legittimità della proprietà stessa. Tale disordine, che avrebbe potuto essere evitato se si fossero prese a tempo radicali misure, soprattutto diminuendo il termine di prescrizione dei diritti reali, aggiunto alle gravanze troppo alte che colpiscono i trapassi della proprietà, mantiene ancora i vecchi mutui fondiari nella loro forma primitiva, ed il beneficio che avrebbe potuto essere portato dagli Istituti di credito fondiario risulta inferiore al bisogno.

Nessuna meraviglia quindi che l'Istituto italiano di Credito, il quale si è proposto di compiere le sue operazioni colla più equanime prudenza e che rivolge la sua attività soprattutto sulle provincie Meridionali, dove maggiore è il disordine della proprietà, non abbia preso tutto quello sviluppo che sarebbe stato possibile.

Tuttavia esso prosegue con passo misurato ma sicuro nell'estendere la sua azione, ed è già arrivato ad una cifra di mutui abbastanza rilevante.

Nell'esercizio 1905 furono presentate 288 domande di mutuo per poco più di 20 milioni di lire, con prevalenza di garanzia su fondi rustici, oltre 11 milioni, mentre sui fabbricati erano chiesti soltanto 7 milioni di mutui, e 1.8 milioni su fondi misti. La somma totale delle domande non è gran fatto diversa da quella degli anni precedenti, ma il loro numero è invece alquanto inferiore; infatti gli ultimi cinque anni diedero:

1902	domande	360	per	L. 22,865,000
1903	»	331	»	» 22,806,000
1904	»	333	»	» 21,031,000
1905	»	288	»	» 20,040,000

Tenendo conto che erano ancora allo studio, al principio del 1905 N. 536 domande per 34.5 milioni, e che altre domande furono riprese in esame o furono chiesti aumenti per 1.1 milioni, risulta un numero di 846 domande in esame per 55.7 milioni.

Durante l'esercizio 1905 furono respinte 55 domande per poco meno di un milione, ne furono ritirate 136 per 9.7 milioni, furono dimiuite alcune domande per la somma di 2.1 milioni, furono stipulati contratti per 9.3 milioni, per cui rimangono ancora pendenti 532 domande per 33.6 milioni.

Bisogna però notare che di queste 532 domande ben 335 per L. 20.1 milioni hanno già avuto la approvazione del Consiglio o del Comitato, e si attende solo che le parti si presentino al contratto il che, talvolta, è o ritardato od impedito per la difficoltà che incontrano i mutuatari a procurarsi qualche necessario documento;

per cui le domande veramente in corso di esame sono appena 197 per circa 13 milioni e mezzo di lire.

Circa i 9.3 milioni di mutui stipulati, essi rappresentano una cifra non molto diversa da quella degli anni precedenti; infatti nel quinquennio l'Istituto stipulò contratti per le seguenti somme:

1901	N. 102	per	L. 7,895,500
1902	» 108	»	» 10,421,000
1903	» 127	»	» 7,002,000
1904	» 94	»	» 10,222,000
1905	» 132	»	» 9,320,000

Se si tien conto delle regioni in cui sono posti i fondi dati in garanzia, i 9.3 milioni di mutui si dividono così:

Italia settentrionale	N. 1	per	L. 10,000
» centrale	» 39	»	» 3,474,000
» meridionale	» 74	»	» 5,182,500
» insulare	» 18	»	» 703,000

Si vede quindi che l'Istituto ha fatti i suoi mutui per oltre il 60 per cento nelle provincie del Mezzogiorno e nelle Isole.

Questo fatto che è costante, della prevalenza dei mutui su garanzia di fondi situati nel Mezzogiorno e nelle Isole, dà il carattere speciale dell'Istituto italiano, tanto più che esso, anche a paragone degli altri Istituti che operano quasi esclusivamente nelle provincie centrali e settentrionali, non può certo lagnarsi della puntualità dei suoi clienti, sia — come abbiamo altra volta rilevato — per la solerzia colla quale la Direzione Generale segue tale parte delicata dell'Amministrazione, sia perchè veramente il rispetto agli impegni presi non sia in quelle provincie, così trascurato, come alcuno crede.

Il fatto è che le morosità sono in una proporzione veramente esigua, e le espropriazioni dei fondi ancora più scarse.

Bisogna bene considerare che dei N. 1824 mutui per 134 milioni di lire che l'Istituto italiano ha sin qui stipulati, ben 77.7 milioni appartengono alle provincie Meridionali, 28.4 milioni al Lazio e 27.8 a tutte le altre provincie insieme. La prevalenza quindi delle provincie meridionali è come si diceva dianzi, costante nelle cifre dei mutui stipulati.

Tuttavia l'esercizio 1905 si chiude non lasciando che 171,000 lire di semestralità non riscosse e divise così:

Antecedenti al 1° luglio	1904	L. 5,305
Scadenti al 1° »	»	» 9,893
» al 1° gennaio	1905	» 26,778
» al 1° luglio	»	» 129,659

E tuttavia non si ebbero ad iniziare procedure giudiziarie contro i morosi che per 36 mutuatari, dei quali 26 pagarono e per soli 9 venne decisa la espropriazione.

Il conto dei fondi aggiudicati è pertanto limitato a poche cifre; era aperto alla fine del 1904 per L. 245,500, aumentò nel 1905 di L. 2,845 salendo così a L. 251,845; ma nell'esercizio vennero realizzate delle vendite, per cui il conto dei fondi aggiudicati rimane ora alla cifra di L. 153,645.

Questi due importanti elementi del bilancio, il conto entrate ed il conto fondi aggiudicati, colle scarse cifre provano tutta la diligenza colla

quale il Consiglio e la Direzione generale conducono l'azienda.

Come è noto, l'Istituto italiano verso la fine del 1904, dopo aver stipulati vari mutui al saggio di interesse del 3 1/2 per cento, emise le cartelle relative, che bene accolte dal mercato nell'estate decorsa, quando più alti erano in genere i prezzi dei titoli, arrivarono *alla pari* ed anche la oltrepassarono per declinare alquanto negli ultimi mesi dell'esercizio. E' stata quella dell'Istituto italiano una ardimentosa iniziativa, a cui però, giova rilevarlo, corrispose la fiducia del pubblico.

Alla fine dell'esercizio 1905 l'Istituto aveva in circolazione N. 33,062 cartelle 4 1/2 per cento, N. 90,242 cartelle 4 per cento, e N. 13,462 cartelle 3 1/2 per cento.

Riservandoci di parlare del bilancio quando sarà reso pubblico, intanto segnaliamo questi dati statistici che dimostrano come l'Istituto proceda sicuro nella sua via e come possa sperare, dalla nuova legge sui mutui fondiari che abbiamo testé illustrata, di accrescere maggiormente la sua attività.

Corrispondenza da Genova

Il Consorzio autonomo e l'ordinamento del lavoro nel Porto di Genova.

Quando — con legge del 9 febbraio del 1903 — veniva creato il Consorzio autonomo del Porto di Genova, due scopi si proponeva principalmente il legislatore: 1.° che venissero condotti a termine quei lavori e quelle opere che nel porto di Genova erano necessarie; 2.° che venissero eliminati i conflitti sorti fra padroni ed operai mediante un opportuno e rigido ordinamento del lavoro.

Il brusco passaggio dal regime delle corporazioni a quello della incondizionata libertà di lavoro, aveva infatti già da molti anni dato origine ad una condizione di cose, che accentuatasi man mano in progresso di tempo aveva fatalmente condotto al più completo disordine.

Perchè, cresciuto straordinariamente il numero degli operai, diminuite in conseguenza le mercedi, i lavoratori venivano miseramente sfruttati, e ciò in particolar modo per opera dei cosiddetti *confidenti*, i quali erano dei mediatori di lavoro che s'intromettevano fra negozianti ed operai, stavano ai servigi principalmente dei primi, e retribuivano gli operai in vece dei negozianti in modo assai meschino e spesso con il cosiddetto *truck-system*, e cioè mediante prestazioni in natura di cibo e di vino. Senonchè, iniziatosi il movimento operaio quando si comprese che alla potenza del capitale il lavoro poteva opporre, per non rimaner sacrificato indefinitamente, una specie di unione di forze, nacquero così le leghe di resistenza: gli operai cominciarono a manifestare ai commercianti il proprio volere, ed a stabilire orari, tariffe e modalità di lavoro.

La lotta era per tal modo iniziata e i negozianti compresero che non era più gioco di

fanciulli o vano rumor di parole e, poichè gli operai erano entrati in campo coll'arma dello sciopero, risposero con le serrate.

Tuttavia dovettero accedere in parte ai desideri della classe operaia accettando patti che in seguito venivano denunciati.

E' in questa condizione di cose che nacque il Consorzio autonomo del porto di Genova.

E, poichè — come la narrativa precedente lo insegna — v'era urgenza di norme e di ordinamento nel lavoro per evitare ulteriori conflitti, così, poco dopo l'insediamento del Consorzio, venne nominata una Commissione speciale perchè studiasse il grave problema, e, sentiti i desideri delle parti interessate, facesse le opportune proposte.

Fu da questo complesso di fatti che ebbe origine il regolamento del lavoro mediante il quale veniva stabilito: che il numero dei lavoratori del porto dovesse rimaner limitato, secondo quanto il Comitato esecutivo fosse per disporre a seconda delle circostanze — che i lavoratori si dovessero iscrivere in apposito ruolo per essere ammessi a lavorare nel porto — che per tale iscrizione fosse necessario esibire la prova di buona condotta e di immunità da certe condanne. Per i lavoratori del carbone in particolare veniva stabilito il cosiddetto turno di lavoro, facendosi inoltre l'obbligo ai negozianti di trattare cogli impiegati del Consorzio anzichè direttamente coi lavoratori, tanto per la domanda di mano d'opera, come per la corresponsione delle mercedi secondo le tariffe.

Ma, come non vi è generalmente innovazione che non susciti la disapprovazione di qualcuno — così contro questo regolamento insorsero fin da principio i negozianti — dimenticando probabilmente le imposizioni dirette che avevano dovuto subire da parte degli operai — lamentando specialmente la limitazione del numero dei lavoratori, il turno di lavoro, l'intromissione del Consorzio nella stipulazione dei singoli contratti.

Nè questa insurrezione rimase platonica sui fogli quotidiani o sulle riviste, perchè con ricorso avanti la VI Sez. del Consiglio di Stato i negozianti investivano detti regolamenti mentre nominavano commissioni e pubblicavano memoriali.

Dal canto suo il Consorzio ha nominato una Commissione di cui è presidente l'on. Ferrero di Cambiano, con lo scopo di studiare quelle modificazioni che possano sembrare opportune nei citati regolamenti.

Di fronte a questi fatti che interessano altamente il mondo commerciale ed economico una duplice indagine ci sembra opportuno di compiere in breve, come la natura di questo periodico consente e cioè: 1.° se il Consorzio abbia per avventura ecceduto la legge nel dettare i surricordati provvedimenti; 2.° se questi rappresentino — dal punto di vista economico — un miglioramento sullo stato precedente o se in altra ipotesi sia desiderabile una ulteriore riforma.

La questione giuridica, cui si riferisce il primo quesito, si propone così:

La legge costitutiva del Consorzio ha dato a questo Ente facoltà illimitata in riguardo all'or-

dinamento del lavoro, oppure non ha inteso di abrogare le leggi vigenti in questa materia?

In questa seconda ipotesi ha, per avventura, il Consorzio violato qualche principio di legge?

Alla prima questione risponde in massima la legge costitutiva, quando attribuendo al Consorzio la facoltà, e direi quasi il *dovere*, di disciplinare ogni genere di prestazione d'opera in porto, avverte che ciò dev'essere fatto dal Consorzio « nelle forme legali e coi mezzi che potranno rientrare nella sua competenza ». (art. 1.^o N. 5). Ciò a prima vista potrebbe sembrare che si riferisca alla procedura, piuttosto che alla sostanza, ma in realtà avverte che non è data al Consorzio autonomia legislativa riguardo all'ordinamento del lavoro, e d'altronde è logico che fosse così.

Non deve però ritenersi che il Consorzio non possa stabilire orari e tariffe ed anche modalità sulla prestazione del lavoro, perchè, a voler argomentare da ciò, che per diritto civile ciascuno può scegliere il proprio contraente e stabilire i patti che vuole, si dovrebbe togliere qualunque facoltà disciplinare al Consorzio, perchè il concetto di ordinamento implica di necessità quello di limitazione. Ma non crediamo per contro che il Consorzio potrebbe violare quelle leggi che fossero d'ordine generale e pubblico, per modo che nemmeno i privati possano venirvi meno nei loro patti: crediamo in altri termini che quanto la legge consente in facoltà dei privati, questo possa il Consorzio disciplinare; quanto la legge alla volontà di quelli sottrae, debbe ritenersi anche al Consorzio vietato.

Alludiamo con ciò a quello che costituisce il nocciolo dell'attuale questione giuridica e cioè se il Consorzio avesse od abbia facoltà di creare delle corporazioni operaie in dispregio della legge Manna del 26 maggio 1864 che tali corporazioni abolisce, e rispondiamo negativamente ad una tale questione.

Ma non crediamo d'altra parte che il Consorzio abbia, in fatto, questa legge violata col delimitare il numero degli operai lavoratori del porto, nè con la divisione di essi per compagnie.

Delimitare il numero di operai addetti a un determinato servizio, non vuol dire davvero creare una corporazione privilegiata, nè può dirsi che tale carattere rivestano le compagnie degli operai del porto, che sono delle semplici suddivisioni per gruppi, ma non hanno carattere di corporazioni in quanto mancano di autonomia e di giuridica personalità.

Per cui, a nostro avviso, la questione giuridica va risolta, in ultima analisi ed allo stato dei fatti, in senso favorevole al Consorzio Autonomo, secondo quanto si è detto.

Con ciò per altro noi non intendiamo se non di avere *accennato* alla questione ed alla soluzione che ci sembra migliore, perchè non crediamo opportuno di svolgere in alcun modo una questione che deve ancora esser decisa dai giudici.

Resta la questione economica.

La storia che venne da noi brevemente riassunta, e il quadro che venne esposto delle condizioni del porto all'epoca dell'insediamento del Consorzio, hanno già dimostrato tutta la oppor-

tunità che vi era di un ordinamento del lavoro e ci dispensano quindi dal riprodurre sia pure in iscorcio, quanto in generale si afferma sulla necessità della organizzazione nel campo contrattuale del lavoro.

Ma per giudicare in concreto i provvedimenti dettati dal Consorzio, non bisogna anzitutto dimenticare lo scopo al quale evidentemente si ispirava la legge costitutiva nell'attribuirgli la facoltà disciplinare, in quanto per l'appunto si credeva necessaria la intromissione di un'autorità disinteressata, la quale eliminasse da un lato la possibilità di conflitti, e provvedesse dall'altro a migliorare le condizioni degli operai che, abbandonati a sè stessi o avrebbero finito col soccombere, o, più facilmente, sarebbero insorti, provocando una lotta che avrebbe potuto eccedere dal campo economico.

Perchè, a nostro avviso, a prescindere da qualunque teoria politica e sociale; di una cosa non può dubitarsi attualmente, e cioè della legittimità delle pretese operaie in quanto tendano a migliorare le loro condizioni economiche.

Ma, siccome la legittimità degli scopi non esclude la possibilità dei mezzi violenti, siccome i fatti avevano dimostrato che gli scioperi andavano moltiplicandosi, così che gli stessi negozianti avevano dovuto ricorrere al mezzo violento della serrata, e siccome finalmente questo conflitto nasceva da ciò: che le mercedi erano basse e incostanti, che la mano d'opera era eccessiva, che i confidenti sfruttavano gli operai, che la disoccupazione era grande e il lavoro mal distribuito — così risulta evidente che il Consorzio doveva principalmente tendere ad eliminare questa condizione di cose e noi crediamo che vi sia, coi regolamenti dettati, riuscito.

Limitato il numero dei lavoratori, viene a cessare, naturalmente, quel turbolento disordine che era il frutto degli agglomeramenti eccessivi; fissate stabili tariffe ed aboliti i confidenti, cessa la possibilità di iniqui sfruttamenti; fissato il turno di lavoro, ne risulta una eguale ed equa distribuzione di questo.

Nè si obietti da un lato che il Consorzio avrebbe dovuto andare oltre nelle riforme fino a creare delle Compagnie autonome di lavoratori aventi responsabilità e personalità propria, nè si lamenti dall'altro che la libertà di lavoro sia stata abolita.

I criteri di opportunità economica che avrebbero potuto per avventura suggerire in epoca di progredita economia sociale un ordinamento autonomo delle corporazioni operaie, avevano ed hanno, a nostro avviso, un ostacolo insormontabile nella legge costitutiva del Consorzio, secondo quanto superiormente si è detto. Tutte le associazioni o corporazioni privilegiate di operai sono state per legge abolite; e non crediamo che la legge del Consorzio abbia abrogate le disposizioni dell'art. 1 della legge Manna.

Riguardo alla seconda obiezione, è facile rispondere che se il Consorzio si fosse limitato a stabilire le condizioni di ammissione o di esclusione degli operai, stabilendo in pari tempo gli orari e le tariffe, lasciando poi libera scelta ai commercianti fra i lavoratori del porto, non sarebbero eliminati tutti gli inconvenienti che il

Consorzio era chiamato ad abolire, perchè si verrebbe nuovamente a creare nel porto una classe di operai privilegiati, quelli preferiti abitualmente dai negozianti, accanto ad un'altra classe di operai in permanenza disoccupati. E poichè la legge deve reputarsi che intenda colpire più la sostanza che le forme esteriori, sarebbe così di fatto violato nello spirito informatore quella stessa legge Manna, che abolendo le corporazioni privilegiate voleva assicurare a tutti la possibilità di lavoro.

Il regolamento del Consorzio, invece, col sistema del turno, distribuisce equamente il lavoro e la disoccupazione, senza contare che sarebbe stato incongruente che il Consorzio dopo aver stabilito orari e mercedi ed avendo una facoltà ed un dovere disciplinare si disinteressasse poi da qualunque intervento nei rapporti contrattuali fra negozianti e operai.

Cosicchè, scartate in massima le obiezioni che potrebbero farsi all'ordinamento adottato dal Consorzio o dagli operai che affermassero di aver poco ottenuto, o dai negozianti che ritenessero di aver essi troppo perduto, pare a noi che il Consorzio sia degno di lode, semprechè non si perdano di vista queste due circostanze: la opportunità di una riforma corrispondente in massima a idee progredite di economia sociale; la necessità imposta dal legislatore di mantenere ossequio alle precedenti disposizioni di legge nel senso che abbiamo spiegato.

Il che non toglie che dal punto di vista economico potrebbe forse essere desiderabile un ordinamento per cui si arrivasse alla formazione di compagnie per sé stanti, sotto la tutela diretta del Consorzio; ma noi ci siamo proposti di esaminare la questione allo stato dei fatti e qualunque osservazione di questo genere eccederebbe il compito nostro.

Genova, 27 gennaio 1906.

AVV. CARLO ALBERTO COBIANCHI.

LE CONDIZIONI FERROVIARIE IN ITALIA

Proseguiamo a dare un sommario riassunto dell'articolo pubblicato dall'on. Ferraris sulle condizioni ferroviarie italiane (1).

Nel dire del materiale mobile per quanto concerne la qualità, l'Autore avverte che esso si trova in condizioni miserande, perchè mentre le ferrovie prussiane di Stato eliminano dal servizio le locomotive quando hanno superato i 21 anni, le vetture oltre i 26 anni, ed i carri oltre i 35 anni, e quantunque le convenzioni del 1885 fissassero i limiti inverosimilmente elevati di 40, 50 e 60 anni di età, si hanno ora in Italia nientemeno che 252 locomotive, 1156 carrozze e 5901 carri che hanno superato i 40 anni, senza calcolare 230 locomotive fra i 30 ed i 55 anni e che sono poco meno che inservibili: un vero *museo*

di antichità, come diceva nel 1904, con frase scultoria, la Mediterranea. Se si tiene conto anche solo del materiale che ha superato i limiti della decrepitezza, al di là dei quali le Convenzioni del 1885, pur così larghe, decretano l'eliminazione dal servizio, della deficienza riconosciuta al 1 luglio del 1905, delle necessarie rinnovazioni e dell'aumento normale del traffico, si calcola che nel biennio 1905-907 sarebbe necessario provvedere ad una fornitura per la sola rete di Stato di 1230 locomotive, 3070 carrozze-viaggiatori, 16,500 carri-merci e 700 bagagliai per una cifra minima di 240 milioni di lire. Invece il Governo chiede uno stanziamento di soli 92.6 milioni, sui quali ha già impegnate 355 locomotive, e potrà ordinare 1000 carrozze di tipo moderno e 10,000 carri.

E' qualche cosa; ma il deficit alla fine del biennio sarà nulladimeno enorme: 875 locomotive, 2070 carrozze, 6500 carri e 700 bagagliai, il che vuol dire la permanenza della disorganizzazione e dello sfacelo. L'Autore indi continua:

« Uno dei maggiori inconvenienti della rete italiana consiste nel fatto che una parte notevole del traffico deve transitare per pochi tronchi di linee situate o costrutte in condizioni così difficili, da riuscire assolutamente impari al bisogno. A rimediare a tale stato di cose, si pensò all'apertura di alcune linee sussidiarie, come la Parma-Spezia, la Genova-Ovada, la Firenze-Faenza. Ma per gretto spirito di avarizia, esse furono costrutte con criteri economici e tecnici così sbagliati che danno pochissimo sfogo al movimento. La minor spesa si tradusse in uno spreco del pubblico denaro e il traffico non può muoversi.

In questa condizione di cose, v'ha una necessità urgente, indeclinabile, a cui bisogna subito provvedere: aumentare, con ogni mezzo, la potenzialità delle linee maggiori, e correggere - sia pure a caro prezzo - gli errori commessi nella costruzione delle linee sussidiarie. Si tratta quindi di lavori e di spese notevoli che urge fare, soprattutto per i seguenti tronchi:

1. Genova-Spezia;
2. Genova-Novi-Voghera;
3. Genova-Savona;
4. Genova-Ovada;
5. Pistoia-Bologna;
6. Venezia-Padova;
7. Sarzana-Parma;
8. Savona-Cairo Montenotte.

Per quasi tutte queste linee occorre mettere il doppio binario, correggere curve e pendenze, ampliare i piani delle stazioni, rinforzare l'armamento, costruire stazioni di smistamento, ecc. Per il passaggio dell'Appennino, soprattutto tra Genova e Novi, si spera di supplire temporaneamente, con una ferrovia aerea a funi, per il trasporto dei carboni e delle merci in massa (1). Comunque sia, questi tratti di linea richiedono provvedimenti urgenti e costosi, per i quali non si pubblicarono dei preventivi attendibili. Non crediamo tuttavia di andare lontano dal vero, affermando che con 200 milioni si possano portare i lavori necessari a buon porto.

Ma restano ancora tutte le altre linee, tutte le altre stazioni, molte delle quali sono state costrutte con tali criteri d'incompetenza economica e tecnica e di grettezza finanziaria, da essere oggi assolutamente inadeguate al traffico. Urge quindi provvedere, se non si vuol arrestare il movimento. Molte linee sono prive del doppio binario, quasi tutte mancano degli apparati di sicurezza e specialmente del blocco. Quando funzionano le linee, ben presto risultano inadeguate le stazioni per deficienza di binari, di tettoie, di piani di carico e scarico.

Rimediare a tutto ciò, è opera assolutamente necessaria ed urgente, ma altrettanto ardua per lavoro e

(1) Vedi numero precedente.

(1) Una tale soluzione può essere utilissima, ma è evidente, che, anche essa, non può adottarsi che per legge.

ner spesa. Ogni preventivo totale è impossibile: non lo si può fare che lavoro per lavoro. Una cosa soltanto è certa: si tratta di parecchie centinaia di milioni. Basti a darne un'idea il fatto, che alcuni anni or sono la Rete Adriatica studiò i progetti di massima per l'assetto delle proprie stazioni, che presumevano, *la spesa di circa 260 milioni* (1). I bisogni della Rete Mediterranea non essendo certamente minori, si arriva facilmente, colle Sicule, a 600 milioni di lire».

L'on. Ferraris dimostra ancora che chi portasse — come fu portata, per scusante dell'inerzia — la necessità della finanza, poggerebbe sul falso, poichè da molti anni il bilancio italiano chiude con avanzi larghi sì da consentire le più giuste spese per l'esercizio ferroviario come per gli altri servizi pubblici. In tale occasione l'Autore dice che anderebbero limitati gli eccessivi dispendi consistenti nello sperpero dei noleggi, e che bisogna pure contare su economie come quelle che sarebbero date dalle locomotive nuove, aventi consumi minori e minori riparazioni. Con le condizioni delle ferrovie attuali, colle promesse fatte così osserva l'on. M. Ferraris:

« Un primo fatto dobbiamo osservare: malgrado l'ingente clamore dell'opinione pubblica, le proposte del Ministero attuale - secondo Gabinetto Fortis - non si scostano di un riga da quelle del Ministero precedente e non le migliorano di un centesimo. Infatti, lo stanziamento di nuovi 105 milioni - in aggiunta ai 95 della legge 22 aprile - fu proposto dai ministri Carcano-Ferraris, nel primo Ministero Fortis, col progetto n. 276 del 30 novembre scorso: la tanto strombazzata gara internazionale di 50 locomotive fu autorizzata, su proposta dell'on. ministro Carlo Ferraris, dai Consigli dei ministri della fine di novembre ed annunciata il 1° dicembre scorso: la stessa fornitura di altre 305 locomotive, da affidarsi all'industria nazionale, a quanto si assicura, non è che il risultato di una pratica, concordata fra il Ministero dei lavori pubblici e la Direzione delle ferrovie di Stato, sul finire dello scorso anno. ai tempi dell'antico Gabinetto e sempre in base alla legge del 22 aprile!

Per semplice omaggio alla verità, è quindi evidente, che - all'infuori della nuova fiumana di dichiarazioni, di promesse e di parole, che per due anni fuorviarono l'opinione pubblica in passato - finora né il paese, né l'azienda ferroviaria, nulla hanno avuto dal secondo Ministero Fortis, in più che dal primo: nulla anzi pare abbiano a sperare, avendo l'on. ministro dei lavori pubblici ripetutamente dichiarato, che il *tempo tecnico* (!) rende impossibile ogni maggiore spesa, come ogni maggiore acceleramento di provviste e lavori ».

L'Autore indi esamina dettagliatamente le proposte del Ministro circa il materiale mobile, le linee e le stazioni, dimostrandone la insufficienza e l'erroneità di basi, indi conclude che in questo momento un solo punto sovrasta ad ogni altro e domina l'intero problema: « bisogna restituire, nel più breve tempo possibile, l'esercizio ferroviario in condizioni normali o per lo meno decenti », e a tal fine una soluzione s'è imposta all'Autore: una maggiore estensione ed obbligatorietà dei trasporti a domicilio da parte delle ferrovie.

« L'esperienza delle ferrovie inglesi, - dice l'Autore - da noi lungamente studiata, è decisiva. Il Reitzenstein, che investigò a fondo l'esercizio delle ferrovie inglesi, crediamo per conto del Governo prussiano, riferì che la presa e consegna a domicilio da parte delle ferrovie inglesi è « la base fondamentale della tanto eccellente organizzazione del traffico merci su quelle linee ». Si sopprima il servizio a domicilio sulle ferrovie inglesi,

e tosto l'intera rete cadrebbe nell'ingombro e nell'arresto, peggio di quanto avviene fra noi.

« È opinione di uomini competenti - così scrivevamo fino dal 1881 - e della maggior parte degli scrittori stranieri sulle ferrovie inglesi, che senza la presa e consegna a domicilio da parte delle Società, e senza la precisa regolarità di movimenti che ne è la conseguenza, sarebbe difficile - per non dire impossibile - che, colle loro stazioni ristrette, le ferrovie inglesi possano dar sfogo alla quantità imponente del traffico a cui oggidi servono ».

Sappiamo che è provvedimento arduo e doloroso: ma, ad estremi mali, estremi rimedi! D'altra parte la consegna a domicilio da parte delle ferrovie - per ora non ci pare necessaria anche la presa a domicilio - è il solo provvedimento che possa in breve tempo alleviare - non risolvere - le gravi difficoltà in cui ci dibattiamo. Per quest'anno e forse per l'anno prossimo, non vediamo così facile un'altra uscita: o *consegna a domicilio* o *ingombro ferroviario*.

Quindi è pure nostro avviso che il Governo debba immediatamente presentare al Parlamento un progetto di legge per una maggiore estensione ed obbligatorietà del servizio a domicilio da parte delle ferrovie, e constatiamo con piacere che quest'idea pratica comincia a penetrare nella pubblica opinione.

Come si vede, non domandiamo l'obbligo generale per tutte le spedizioni e per tutte le stazioni. Ciò non avviene neppure in Inghilterra. Naturalmente si dovrà procedere a gradi, per merci e per località: istituire il recapito obbligatorio a domicilio soltanto nelle stazioni dove è maggiore l'ingombro ed escluse alcune categorie di merci, come certi trasporti a grandi masse. Oltre ciò, si potrà anche fare speciali accordi con le case che dispongano di carreggio proprio, ed alle quali può essere dato un opportuno preavviso mediante telegramma o telefono.

Inutile dire, che per questo servizio, le ferrovie devono utilizzare, fino all'ultimo, le imprese private esistenti, ricorrendo per quanto è possibile a concessioni ed appalti con imprenditori, ai quali si dovrebbero all'uopo accordare speciali aiuti, e senza istituire monopoli arbitrari. Ci sorride anzi l'idea che, col tempo, buona parte di questi servizi possa essere affidata ad apposite Società cooperative, ottenendosi così una buona organizzazione, anche dal punto di vista sociale.

Non crediamo entrare per ora in altri particolari. In pochi mesi, si può organizzare un servizio di consegna a domicilio, che dia un sollievo immediato e sensibile all'ingombro ferroviario e che rappresenti per il commercio regolarità di arrivi e nitidezza di prezzi. La nostra esperienza nel servizio postale ci attesta che senza il concorso largo, permanente, delle organizzazioni private di carreggio, certe difficoltà non si vincono in breve tempo. Da oggi all'autunno, breve è l'ora: o organizzarsi bene e subito, o soccombere. Ecco il dilemma! »

Ritorna infine lo scrittore sulla situazione generale e dice essere venuta l'ora d'agire! E' doloroso, egli esclama che nulla si sia potuto ottenere nonostante le reiterate richieste.

Infine egli così termina il suo articolo, vibrante di energia, e scritto con giusta misura e competenza della materia:

« Finchè le rappresentanze comunali, commerciali e agrarie si appagano di telegrammi, di dichiarazioni, di promesse, di sorrisi e di strette di mano, il commercio non avrà mai né un veicolo né un binario di più. Oggi non occorrono riunioni, discorsi, telegrammi, promesse o tempo tecnico! nulla di tutto ciò ha mai trainato un treno o fatto muovere una tonnellata di merci. Oggi - comprese le ordinazioni in corso - occorrono subito ed al minimo: 1.000 locomotive potenti; 2.000 carrozze-viaggiatori, di nuovo modello; 17.000 carri-merci e bagagliai, e 800 milioni per linee e stazioni. Tutto ciò importa una spesa superiore a mezzo miliardo di lire nei primi anni, oltre gli stanziamenti continuativi dell'avvenire, in ragione dell'aumento del traffico fino a raggiungere almeno un miliardo di spese straordinarie.

Se, coll'agitazione forte, immediata, irrefrenabile, il paese ottiene, alla ripresa dei lavori parlamentari in febbraio, che la Camera elevi da 155 milioni a circa mezzo miliardo gli stanziamenti per l'esercizio di Stato, esso vincerà, in un paio d'anni, l'anarchia ferroviaria.

(1) Ing. ARRIGO GULLINI, *Della lamentata scarsità di carri sulle nostre ferrovie*, nel *Giornale del Genio civile*. Roma, 1905.

In caso diverso, lo sfacelo attuale diventerà maggiore e cronico. Al paese la scelta.

La splendida, la risoluta agitazione dei viticoltori italiani contro il *modus vivendi* colla Spagna, insegna alla nazione come si vincano le cause buone. Al posto, è bene ricordare, che i popoli hanno anche il servizio ferroviario che si meritano!»

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

Mariano Mariani. - *Il fatto cooperativo nella evoluzione sociale.* — Bologna, N. Zanichelli, 1906, pag. 304 (L. 5).

Con questo notevole lavoro l'Autore si propone di tracciare le linee generali « di una teoria economica della cooperazione, di ricollegare il fenomeno cooperativo alle leggi sociologiche e storiche che governano il mondo economico, mostrando quale sia la posizione sua di fronte ad essa, quale il suo significato e la sua funzione nella evoluzione dell'economia sociale ».

Come si comprende da questa enunciazione, l'argomento è poderoso non solo, ma tentato già con meno vasta tela da altri studiosi. L'Autore, dopo avere analizzata la associazione cooperativa in sé e nell'ambiente sociale, ricerca la ragione dell'origine e dello sviluppo di tal fatto nella stessa evoluzione della società, e finisce ad investigare le cause della sua attuale deficienza e la possibilità del suo completamento nell'avvenire.

Come è noto, in tale questione le difficoltà si presentano non tanto nella cooperativa di consumo, che ha già dato esempi importantissimi di grande sviluppo, tanto per le cooperative di produzione, che fin qui ha urtato quasi sempre contro scogli che sono apparsi insuperabili. Nè a quanto ci è parso l'Autore ha in proposito approfondito con sufficiente analisi questa difficoltà e quegli scogli colla mira di tentare di superarli, indicando tassativamente i metodi che egli crede necessari allo scopo. Piuttosto, legando lo studio dello sviluppo sociale a quello dello sviluppo della cooperazione, a vero dire con sintesi brillante ed attraente, l'Autore ha cercato di leggere nel futuro, ammettendo come probabile meta del processo cooperativo « un ordinamento per il quale la grande massa amorfa dell'odierna organizzazione economica universale risulterebbe suddivisa in una moltitudine di associazioni di consumatori-lavoratori, ciascuna delle quali provvederebbe alla soddisfazione dei propri bisogni mediante un certo numero di imprese, tra le quali i loro soci sarebbero ripartiti e nelle quali esplicherebbero la loro attività produttrice ».

E può essere che avvenga così. Ma il tempo in cui tale indirizzo delle cooperazioni si avvicini alla idea dell'Autore ci sembra così lontano, e tante trasformazioni sociali dovrebbero avvenire prima di conseguire una tale meta, che non osiamo giudicare tale concezione, pur riconoscendo il merito dello studio.

Dott. Albert Dreyfus. - *Du contrat direct.* — Paris, Côte de la Bourse, 1905, pag. 94 (fr. 1).

Nel n. 1653 dell'*Economista* abbiamo reso conto di un altro lavoro del dott. A. Dreyfus su

analogo argomento: *La question du Commissaire contropartiste devant la doctrine*, nel quale l'Autore sosteneva con molte ragioni essere incompatibile la posizione di un commissionario che riceve da un cliente, come commissionario, l'ordine di comperargli dei titoli, e invece vende al cliente dei titoli di sua proprietà, sia pure al prezzo di borsa, e percependo sulla vendita il diritto di commissione.

Contro questa tesi, che abbiamo giudicata buona dal punto di vista legale e morale, è sorto il sig. Guilmard capo dell'ufficio del *Credit Foncier* con un lavoro: *Traité de la vente directe des valeurs de Bourse*. L'opuscolo che presentiamo ai lettori è una vigorosa replica del sig. Dreyfus a sostegno del suo principio, esaminando più particolarmente i diversi casi, e tra essi quello del consenso espresso e del consenso tacito.

Si tratta di un nuovo eccellente contributo dell'Autore ad una importantissima questione della maggiore importanza.

Dott. Buehl, R. Flammig, H. Fleischmann, Dott. Schwander. - *Die heutigen Anforderungen an die öffentliche Armenpflege.* — Leipzig, Duncker et Humblot, 1905, p. 184 (M. 3.60).

È un'altra interessante pubblicazione della *Deutschen Vereins für Armenpflege und Wohltätigkeit* della quale abbiamo già presentato altre importanti lavori.

In questo opuscolo sono raccolte tre relazioni nella prima delle quali con una serie di dati statistici e di acute osservazioni sui fatti rilevati, i signori Buehl e Flammig dimostrano la necessità di migliorare e riformare la Amministrazione della Unione, affine di avvicinarla di più ai veri bisognosi verso i quali tendono le cure della Unione stessa.

Nella seconda parte il sig. Fleischmann tratta in sostanza lo stesso argomento, ma riferendosi specialmente alla « Unione bavarese ».

Infine la terza parte dettata dal dott. Schwander prendendo argomento dai suoi studi sulla « Unione della Alsazia-Lorena » concreta più precisamente le proposte di sviluppo e di riforma delle *Deutschen vereins*, soprattutto chiedendo delle modificazioni alla legislazione tedesca sulla materia.

J.

RIVISTA ECONOMICA E FINANZIARIA

Ecco la **situazione delle casse postali di risparmio italiane** al 31 dicembre 1905:

Libretti in corso alla fine del mese precedente	N. 5,519,179
Libretti emessi nel mese di dicembre	» 55,548
	N. 5,574,727
Libretti estinti nel mese stesso	» 47,405
	N. 5,527,322
Libretti in corso per depositi giudiziali	» 4,486
Totale libretti in corso	N. 5,531,808

Credito dei depositanti alla fine del mese precedente	L. 1,087,496,487.70
Depositi del mese di dicembre	» 41,989,967.55
Rimborsi del mese stesso	L. 1,082,486,455.25
	» 40,181,527.50
Credito per depositi giudiziali	L. 1,042,304,927.75
	» 16,332,213.22
Credito complessivo dei depositanti	L. 1,058,637,140.97

— Si annunzia un **nuovo prestito indo-cinese**. Il Consiglio superiore dell'Indo-Cina nella sua seduta del 14 dicembre ultimo, si è dichiarato favorevole a un prestito di 1,500,000 franchi per coprire le spese necessarie per la condotta dell'acqua potabile a Saigon.

Si ha infatti che Saigon è insufficientemente alimentata di acqua potabile.

— Benchè non ufficiale, pure sembra sicura la notizia che la casa Mendelsshon di Berlino ha consentito un **prestito in Russia** di 400 milioni di rubli a buone condizioni.

Questo prestito servirebbe al regolamento di antichi conti.

— Si ha notizia che le **Ferrovie dell'Africa occidentale francese** danno risultati soddisfacentissimi stando alle statistiche e notizie recentemente pubblicate.

Dappertutto, nell'Africa occidentale le ferrovie superano con rapidità le previsioni del traffico. Gli ottimisti hanno avuto ragione contro coloro che si mostravano increduli. Nel 1887 si considerava come un ideale difficile a realizzarsi un provento chilometrico di 1500 franchi per la prima delle linee costruite quella da Dakar a S. Louis. Essa raggiunge oggi un provento chilometrico di 10,000 franchi provento che nel 1901 ha persino superato 12,000 franchi.

La linea del Senegal al Niger non è arrivata a Koulikow, sua estremità terminale, che al 15 dicembre 1904, e a partire da questo primo anno di pieno esercizio il provento chilometrico è stato di 4,086, franchi, superando di 1,123 franchi le spese di esercizio. Per i 154 chilometri della linea da Konakry al Niger messa in esercizio il 1° luglio 1904, non si faceva assegnamento che sopra un provento chilometrico di 2,000 franchi; e solo per i tre primi trimestri del 1905 essa ha raggiunto 3,529 franchi superando di 400 franchi la spesa. Se al Dahomey essa non è stato che di 3,500 franchi nel 1904, ciò deriva dal fatto che solamente 102 chilometri erano aperti all'esercizio mentre le tariffe erano troppo elevate. La lunghezza esercita portata ora a 226 chilometri, e l'abbassamento delle tariffe, fanno sperare in un accrescimento notevole del traffico e dei proventi.

— Si ha da un rapporto di commissario inglese la statistica dell'**industria della pesca in Inghilterra** durante gli anni testè decorsi.

Nel 1900 fu sbarcato: pesce cwts 8,600,000 per il valore di st. 6,610,000, molluschi per il valore di st. 335,000, valore totale st. 6,945,000.

Nel 1902 fu sbarcato, pesce 10,479,000 cwts per il valore di st. 6,497,000, molluschi per il valore di st. 319,000; totale st. 6,816,000.

Nel 1904 fu sbarcato: pesce 11,365,000 cwts per st. 6,490,000, molluschi per st. 290,000; totale st. 6,870,000.

Il pesce sbarcato da navi battenti bandiera straniera non è compreso nelle cifre suaccennate. Queste cifre si riferiscono soltanto al pesce sbarcato in Inghilterra e nel paese di Galles direttamente dalle stazioni di pesca e al loro valore al momento di sbarco.

Il pesce fresco sbarcato originariamente in altre parti del Regno Unito e quindi introdotto in Inghilterra e nel paese di Galles ammontò nel 1904 a cwts 153,956 per un valore di 242,834 sterline.

Durante il 1904 furono impiegati nell'industria della pesca 33,369 pescatori di mestiere e 8641 occasionali; da queste cifre sono esclusi gli operai e le operaie delle industrie secondarie connesse a quelle della vera e propria pesca.

— Ecco quale fu il risultato della **produzione d'oro al Transvaal nel 1905**. Durante l'anno 1905 il Transvaal ha prodotto un totale di 4,897,221 oncie d'oro fino per un valore di Ls. 20,802,074. La produzione era stata nel 1904 di 3,779,621 oncie del valore di 16,054,809 lire sterline; nel 1903 di 2,963,749 oncie del valore di Ls. 12,589,247; nel 1902 di 1,707,661 oncie del valore di Ls. 7,253,665; nel 1901 di 238,992 oncie del valore di Ls. 1,014,687.

— Per l'influenza che esse possono avere nell'industria mondiale, diamo alcune notizie circa l'**industria petrolifera in Russia**, le quali sembrano presentemente dimostrarsi assai più favorevoli.

In ottobre l'estrazione, che era stata completamente arrestata in agosto e in settembre, ha raggiunto 12,600,000 pudi, per cui la diminuzione della produzione dell'anno corrente sarà di molto inferiore a quanto si era previsto dapprima. La produzione, prima dell'ultima catastrofe, si elevava a 337 milioni di pudi, e si credette allora che, durante i quattro ultimi mesi dell'anno la produzione mensile sarebbe ammontata a 12 milioni di pudi, ciò che avrebbe prodotto in tutto 385 milioni di pudi. Oggi, anche trascurando il mese di settembre, si è già arrivati a circa 380 milioni di pudi, e il mese di dicembre aumenta ancora questa cifra.

I corsi della nafta si risentono di questo stato di cose favorevole. E' naturale però che il movimento degli affari sul mercato di Baku è ancora poco importante, e che si è poco inclinati a concludere dei grossi contratti di forniture, ma i prezzi hanno sempre una tendenza al ribasso.

Quanto al commercio esterno del petrolio, si ha che in settembre non sono stati esportati che 4,300,000 pudi di nafta e sottoprodotti, contro 10,100,000 nel 1904 e 9,100,000 pudi nel 1903, e i nove primi mesi degli anni 1905, 1904 e 1903 danno un totale rispettivamente di 48,300,000, 82,900,000, 78,900,000 pudi.

— Pubblichiamo pure alcune notizie circa la **produzione totale del vino nell'Impero Ottomano**. Esso, durante l'anno finanziario 1903-1904, ascese a 97,862,395 kg.,

superando di 1,106,480 kg. quella dell'anno precedente.

La produzione dell'alcool rappresenta chilogrammi 11,813,232, e fu inferiore di kg. 738,339 a quella dell'anno precedente.

L'aumento della produzione del vino è la conseguenza dell'abbondante vendemmia nel 1904, mentre la diminuzione della produzione dell'alcool è il risultato del ribasso dei prezzi degli alchools che si importano dall'estero.

Durante il periodo 1904-1905 l'esportazione del vino rappresenta 13,169,653 kg., con una diminuzione di kg. 9,083,452 sull'esportazione del precedente periodo. I principali centri importatori del vino ottomano sono: la Francia, l'Italia, la Germania, l'Austria-Ungheria e l'Egitto. L'Italia importò nel 1904 kg. 2,138,427 di vino ottomano, con una diminuzione sull'esercizio precedente di kg. 6,958,355, e tale diminuzione deve attribuirsi ai dazi che colpiscono i vini ottomani in Italia.

Nel 1904-1905 si importò nell'Impero Ottomano per kg. 11,874,469 di alcool, contro chilogrammi 12,337,482 durante il periodo 1903-1904.

La produzione della birra nell'Impero Ottomano ascese nello stesso periodo a kg. 3,615,556 contro 2,046,930 nel 1903-1904, con un aumento di kg. 1,568,826.

— Le statistiche ufficiali compilate sui dati forniti da tutte le officine di costruzioni ferroviarie degli Stati Uniti e del Canada, dimostrano che l'anno 1905 ha superato di gran lunga gli anni precedenti nella **produzione del materiale mobile per le ferrovie americane**.

Escludendo i « tramways » elettrici urbani e interurbani, il numero totale dei veicoli costruiti ascese a 108,006, dei quali 165,455 sono pel trasporto delle merci e 2551 pel trasporto delle persone.

E' d'uopo notare che in queste cifre non è compresa neppure la grande quantità di veicoli costruiti nelle officine particolari delle compagnie ferroviarie.

Nell'anno precedente erano stati costruiti 62,950 veicoli.

Dalle ordinazioni già fatte si calcola che anche il 1907 sarà un anno di grande produzione.

Le locomotive costruite nel 1905 negli Stati Uniti e nel Canada ammontarono a 5491 delle quali 140 erano elettriche.

Anche la produzione delle locomotive supera quella di ogni altro anno precedente, tra i quali quello di maggiore produzione fu il 1903 con 5151 locomotive.

Nel 1904 le locomotive costruite furono 3441 delle quali 95 elettriche.

Classificando il materiale costruito sotto il punto di vista del luogo di destinazione risulta che dei veicoli (merci e viaggiatori), 162,701 erano per l'interno e 5305 per l'estero; delle locomotive 4896 erano per l'interno, 583 per l'estero.

Calcolando il costo medio di un carro-merci a 200 lire sterline, quello di un vagone-passeggeri a 1400 lire sterline, quello di una locomotiva a 2800 lire sterline, risulta che il capitale impiegato nella costruzione del nuovo materiale

rotabile americano ascende alla somma enorme di 52 milioni di lire sterline.

Secondo il *Railway Age* di Chicago 497 miglia di nuove linee furono aggiunte nel 1905 al sistema ferroviario degli Stati Uniti: un aumento che nei diciotto anni precedenti fu superato soltanto in sette anni.

Nel 1904 le linee aggiunte al sistema misuravano 4252 miglia; nel 1903, 5786 miglia, nel 1902, 5684 miglia, nel 1901, 5222 miglia.

L'anno più famoso per le costruzioni ferroviarie americane — negli ultimi 18 anni — è il 1887 nel quale 12,983 miglia di nuove linee furono aggiunte al sistema.

— Fu pubblicata recentemente la statistica dei **treni e tram elettrici esistenti in Germania al 1.º ottobre 1904**.

Da queste cifre appare un debolissimo aumento in confronto del 1903. Difatti la lunghezza delle linee al 1.º ottobre 1904 era di km. 3791 contro 3692 al 1.º ottobre 1903; le vetture automotrici al 1.º ottobre 1904 ammontavano a 9034 contro 8702; le vetture d'attacco a 6477 contro 6990; le officine centrali a 140 contro 134; le macchine elettriche che avevano una potenza di Kw. 133,326 contro Kw. 133,151; gli accumulatori una potenza di Kw. 39,809 contro Kw. 38,736.

Il sistema delle canalizzazioni aeree prende uno sviluppo sempre crescente sulle reti della Germania.

Non s'incontra un servizio esclusivo d'accumulatori che sopra una linea di km. 4,2 a Bremerhaven; esiste un servizio combinato di canalizzazione aerea e canalizzazione sotterranea a Dresda, Berlino e Düsseldorf. La città di Königsberg possiede una canalizzazione aerea bipolare.

Mentre sparisce a poco a poco sui tramway, il servizio con accumulatori si mantiene sulle linee ferroviarie come per esempio sulla ferrovia locale Ludwigshaven Mannheim, sopra dieci sezioni della ferrovia del Palatinato e sulle linee di primo esercizio Augsburg-Gessertshausen, Karlsruhe-Graben e Dresda-Cosseband.

— Pubblichiamo pure la statistica delle condizioni delle **ferrovie danesi** nell'anno 1903-1904. Al 31 marzo 1904 la rete danese comprendeva 3088 km. di linea ossia 41 km. di più dell'esercizio precedente.

La lunghezza delle Ferrovie di Stato non ha variato (1791 km. di cui 56 km. eserciti da compagnie private); l'aumento si riversa solamente sulle linee private misuranti 1297 km. di cui 99 eserciti dallo Stato. Le lunghezze esercitate durante l'anno sono state di 1820 km. per lo Stato, 1256 km. per le linee private.

L'amministrazione della rete di Stato esercitava pure 115 km. di linee marittime percorse da chiatte a vapore contro 73 km. nell'esercizio precedente; oltre la linea di navigazione postale Kiel-Korsør (136 km., in comune con un'amministrazione tedesca) e 13 km. di tronchi ferroviari utilizzati solamente quando la navigazione è impossibile, tronchi la cui lunghezza non è computata nei dati statistici ferroviari.

Alla fine dell'esercizio il capitale d'impianto

della rete di Stato era di 190,980,888 corone; il materiale rotabile si componeva di 525 locomotive, 1233 vetture da viaggiatori e 6496 furgoni, vagoni postali e carri merci, esistevano inoltre 10 battelli e 21 chiatte a vapore. Sulla rete di Stato le locomotive hanno percorso 11.949,014 km.; le vetture viaggiatori 51,106,138 km., i vagoni postali 5,500,830 km. i furgoni e vagoni merci 99,020,486 km.

Il movimento accusa 19,449,089 viaggiatori; 3,949,132 tonnellate di bagagli e merci. Per ciò che concerne i risultati finanziari, le nuove tariffe non essendo state applicate che al 1° luglio 1903 per il servizio delle merci e al 1° agosto per quello dei viaggiatori, l'esercizio 1903-1904 non permette ancora di rendersi un conto esatto della loro portata. I proventi totali si sono elevati a 32,337,007 corone; in questo totale i viaggiatori figurano per 15,415,026 corone, il resto è stato fornito dai trasporti postali e diversi. Le spese hanno raggiunto 26,808,081 corone, lasciando un eccesso di proventi di 5,528,926 corone.

Paragonati a quelli dell'esercizio precedente questi dati accusano un aumento del 10.37 per cento sui proventi che si ripartisce in parti quasi uguali tra i viaggiatori e le merci; di 2.12 per cento sulle spese e di 80 per cento sull'eccesso dei proventi; il coefficiente d'esercizio è passato da 89.59 per cento a 82.90 per cento.

Rassegna del commercio internazionale

Il commercio della Russia nei primi otto mesi del 1905. — Nei primi otto mesi del 1905 il movimento generale dell'esportazione e dell'importazione raggiunse migliaia di rubli 1,021,929 con una differenza in più di 75,506 rispetto al 1904 che ascese a migliaia di rubli 946,423.

Il totale dell'esportazione fu nel 1905 di migliaia di rubli 661,894, con una differenza di 108,157 rispetto allo stesso periodo del 1904.

L'esportazione maggiore è rappresentata dai cereali, che nel 1905 aumentò del 24.3 per cento in quantità e del 38.2 per cento in valore, in confronto ai primi otto mesi del 1904, salendo da 362,900,000 pudri per un valore di 261,500,000 rubli, a 451,100,000 pudri rappresentanti un valore di rubli 361,400,000 rubli. Aumentò pure l'esportazione delle patate, dell'amido, dello zucchero, delle uova, del lino, della lana, mentre diminuì l'esportazione delle carni, del legname, delle barbabietole.

L'importazione dei primi otto mesi del 1905 fu di 360,035,000 rubli, con una differenza in meno di rubli 32,651,000 rispetto allo stesso periodo del 1904.

Diminuì sensibilmente l'importazione delle sardelle, delle frutta e delle bevande alcoliche, mentre aumentò la importazione della segale, del caffè, del thè, del rame, del piombo. Una diminuzione si ebbe pure nell'importazione del cotone, che da 886,000 pudri (per rubli 1,187,000) nei primi otto mesi del 1904, trascorse a pudri 764,000 nello stesso periodo del 1905.

Il commercio generale del Belgio nel 1905. — Riservandoci di dare i risultati del commercio speciale, tostochè saranno pubblicati, ci affrettiamo a far noto intanto quale fu il risultato del commercio generale belga nell'anno testè decorso.

Le statistiche ufficiali testè pubblicate mostrano che, durante il 1905, le importazioni ascesero a 2,875,000,000 lire e le esportazioni a 2,175,000,000 lire. In complesso adunque si sarebbe verificato il considerevole aumento dell'8 per cento per le importazioni, e del 5 per cento per le esportazioni sulle cifre dell'anno precedente.

Il commercio del Messico nel 1904-1905. — Pubblichiamo il confronto, reso dal Ministro delle Finanze del Messico tra i risultati del commercio di quella regione dell'anno 1904-1905 e quelli di dieci anni prima 1894-1895:

	Importazioni 1894-1895	(in piastre) 1904-1905
Germania	3,361,643	9,810,539
Belgio	319,580	1,433,760
Spagna	1,918,661	3,734,485
Francia	5,576,750	8,482,685
Gran Bretagna	6,666,321	10,418,343
Stati Uniti	15,130,867	48,343,168
Altri paesi	1,025,118	3,678,103
Totale	34,000,440	85,861,082
	Esportazioni	
Germania	3,113,235	15,719,885
Belgio	330,265	8,375,212
Spagna	914,160	1,934,316
Francia	2,129,816	5,905,746
Gran Bretagna	15,261,169	16,719,892
Stati Uniti	67,322,986	139,939,419
Altri paesi	1,733,322	1,210,247
Totale	90,854,953	193,854,717

Devesi notare dunque che in quest'ultima decade si è verificato nel Messico uno straordinario progresso commerciale.

Il commercio di Santos nel 1904. — Il *Foreign Office* pubblica un « Blue Book » contenente il rapporto del console Mark sul commercio di Santos (Brasile) durante gli anni dal 1902 al 1904.

Il valore del commercio di Santos ascese nel 1904 a Ls. 17,508,665 delle quali 4,475,634 rappresentano il commercio di importazione e 13,033,031 il commercio di esportazione.

A queste cifre l'Italia contribuì con lire sterline 554,562 di importazioni e 270,710 di esportazioni. L'anno precedente 1903 è particolarmente degno di nota, perchè sia le importazioni, sia le esportazioni discesero al minimo valore che si ricordasse da molti anni: Ls. 4,182,519 per le importazioni e Ls. 12,076,872 per le esportazioni. L'Italia contribuì alla prima cifra con Ls. 531,198 e alla seconda con 189,099.

L'aumento delle importazioni verificatosi nel 1904 è generalmente attribuito al miglioramento del cambio, ma benchè questo sia stato realmente un potente fattore dell'aumento è certo che da solo, senza il miglioramento generale delle condizioni economiche, sarebbe stato insufficiente a stimolare le importazioni fino al grado suaccennato. Il commercio del porto di Santos rappresentò nel 1904 il 17.2 per cento della importazione

totale nel Brasile e il 33 per cento della esportazione totale. A complemento di queste indicazioni soggiunge il rapporto che la popolazione dello Stato di San Paulo ammontava nel 1904 a 3,000,000 di persone.

I risultati del commercio indo-germanico nell'ultimo decennio.

— Il *Foreign Office* pubblica un « Blue Book », contenente il rapporto del console generale di Amburgo, Sir William Ward, sul commercio della Germania coll'India, del quale crediamo opportuno tenere discorso per l'importanza assunta da questo commercio.

Nell'ultimo decennio il commercio tra la Germania e l'India è considerevolmente aumentato: le importazioni dell'India in Germania aumentarono del 50 per cento, le esportazioni dalla Germania in India del 100 per cento.

Le statistiche ufficiali indiane mostrano che la Germania tiene ora il terzo posto tra le nazioni commerciali con l'India. Il primo posto è tenuto dall'Inghilterra, il valore del commercio della quale ascese nel 1904 al 65 per cento del valore totale; il secondo dalla China, col 12.6 per cento.

Il valore del commercio d'importazione e di esportazione tra la Germania e l'India è il 4 per cento del valore totale del commercio indiano.

Particolarmente interessante è l'analisi del commercio d'esportazione dalla Germania in India.

Il 30 per cento dei tessuti di lana (soprattutto sciali), importati in India, proviene dalla Germania che ormai provvede il 50 per cento degli sciali di lana consumati in India.

La Germania fa sempre nuovi progressi, per le maglierie di cotone e per i tessuti di cotone colorati e stampati.

In continuo aumento, benchè finora si tratti di piccola quantità, è l'esportazione delle seterie (sciali e fazzoletti).

Non sono ancora note le cifre totali dell'esportazione dello zucchero, ma dalle statistiche del porto di Amburgo risulta che soltanto da questo porto furono esportate nel 1904, Ls. 100,356 di zucchero in confronto di Ls. 15,391 esportate nel precedente anno.

Delle 400,000 tonnellate di sale estero che l'India consuma annualmente, 200,000 tonnellate vengono dall'Inghilterra, 100,000 da Aden, 81,000 dalla Germania e il rimanente da altri paesi.

Nel 1900 la Germania fornì all'India 36,815 tonnellate di sale e nel 1902 tonnellate 57,924. Si tratta per la massima parte di salgemma.

IL TRASFERIMENTO DEI DEPOSITI

fra le Casse di risparmio italiane e francesi

Ecco il testo dell'accordo franco-italiano per il trasferimento dei depositi nelle casse di risparmio ordinarie dall'uno all'altro paese:

Il Governo di S. M. il Re d'Italia ed il Governo della Repubblica Francese, desiderando di assicurare nuove agevolazioni a chi fa depositi nelle Casse di risparmio ordinarie in conformità dei principi enunciati nell'articolo 1 § A della Convenzione firmata a Roma il 15 aprile 1904 fra l'Italia e la Francia, hanno convenuto quanto segue:

1. L'Autorità competente di ciascuno dei due Stati contraenti notificherà all'Autorità competente dell'altro la lista delle Casse di risparmio ordinarie che, avendo la loro sede in grandi centri industriali od in città di frontiera, saranno incaricate, su loro domanda, di effettuare i trasferimenti di depositi alle condizioni e colle agevolazioni indicate nei seguenti articoli.

Le modificazioni alla lista iniziale saranno parimenti notificate coll'indicazione delle date dalle quali cominceranno o cesseranno di aver effetto.

2. Le somme versate a titolo di risparmio in una delle Casse di risparmio suindicate esistenti in Italia potranno, in seguito a domanda dell'interessato e fino alla concorrenza di 1,500 franchi, essere trasferiti senza spesa a una delle Casse di risparmio suindicate esistenti in Francia e reciprocamente.

La domanda di trasferimento sarà redatta dall'interessato in triplice esemplare nella forma che dovrà essere concertata fra le amministrazioni competenti dei due paesi e sarà rimessa o diretta alla Cassa di risparmio ove è stato fatto il deposito, oppure alle sue succursali o Casse filiali.

3. I fondi trasferiti saranno suggeriti specialmente per quel che riguarda il tasso e il calcolo degli interessi nonché le condizioni di rimborso, alle leggi, decreti, istruzioni e statuti che reggono a questo riguardo la Cassa alla quale i fondi saranno stati trasferiti.

4. Per ogni trasferimento di fondi, la Cassa mittente dovrà trasmettere alla Cassa destinataria uno degli esemplari della domanda formulata dall'interessato e farle pervenire nello stesso tempo la somma corrispondente per mezzo di vaglia postale internazionale.

5. In applicazione dell'articolo 8 dell'accordo internazionale di Washington del 15 giugno 1897 sul servizio dei vaglia postali s'intende che i vaglia postali emessi pel trasferimento di fondi fra le Casse ordinarie di risparmio in Italia ed in Francia saranno considerati come « vaglia d'ufficio » esenti da ogni tassa. La Amministrazione del paese di origine non dovrà conteggiare alla amministrazione del paese destinatario la parte di diritti previsti al paragrafo 2 dell'articolo 3 dell'accordo suddetto.

6. Le domande di trasferimento sono inviate alle Casse destinatarie dalle Casse mittenti e a loro carico, senza spese per gli interessati.

7. La Cassa destinataria appena ricevuto la somma e la domanda ricordata nell'articolo 4 dovrà informarne la Cassa mittente con l'invio di un avviso, la cui forma sarà concertata fra le Amministrazioni competenti dei due paesi. Essa dovrà immediatamente provvedere al rimborso, se è stato regolarmente domandato oppure al rilascio di un libretto.

8. Ogni parte contraente si riserva la facoltà, in caso di forza maggiore, o di circostanze gravi, di sospendere in tutto o in parte gli effetti del presente accordo.

Dovrà esserne dato avviso all'Amministrazione competente dell'altro Stato per via diplomatica. L'avviso fisserà la data a partire dalla quale le disposizioni che sono oggetto del presente accordo cesseranno di avere vigore.

9. Le amministrazioni competenti dei due paesi prenderanno, di comune intesa e di accordo colle Amministrazioni postali, le misure particolari e ordinarie necessarie per la esecuzione del presente accordo.

10. Il presente accordo avrà forza e valore a partire dal giorno che sarà convenuto fra le Amministrazioni competenti dei due Stati, quando ne sarà avvenuta la promulgazione secondo le leggi particolari di ciascuno dei due Stati. Salvo il caso previsto dall'articolo quinto della Convenzione del 15 aprile 1904, il presente accordo sarà obbligatorio per un periodo di cinque anni.

Le due parti contraenti, se abbiano intenzione di porvi fine allo spirare di questo termine, dovranno reciprocamente avvertirsi un anno prima.

In mancanza di tale avviso l'accordo sarà prorogato di anno in anno per la durata di un anno per tacita riconduzione.

Quando una delle parti contraenti avrà annunziato all'altra la sua intenzione di farne cessare gli effetti, l'accordo continuerà ad avere la sua piena ed intera esecuzione durante i primi dodici mesi.

Questa convenzione fu sottoscritta a Parigi il 2) corr. da Rouvier e Trouillot per la Francia e da Tornielli e Magaldi per l'Italia.

Corso di matematica finanziaria e attuariale in Roma

Con R. Decreto 21 gennaio 1906 è stata approvata l'istituzione di un Corso speciale di Matematica finanziaria e attuariale, di grado superiore, presso la R. Scuola media di commercio in Roma, sopra proposta dell'on. Malvezzi, Ministro d'agricoltura, il quale condusse a termine gli studi relativi, già predisposti e iniziati dal suo predecessore on. Rava, che aveva anche ottenuti i fondi occorrenti.

Il corso ha per fine di provvedere all'istruzione teorica e pratica di coloro che intendono dedicarsi alle professioni ed agli uffici attinenti alle istituzioni di credito e di previdenza.

Avrà la durata di tre anni e comprenderà gl'insegnamenti che seguono: Economia politica, Scienza delle Finanze, Statistica, Diritto commerciale e industriale, Legislazione sociale, Storia e legislazione degli istituti di credito e di previdenza, Matematica pura (Analisi algebrica, Geometria analitica, Calcolo infinitesimale, Calcolo delle differenze finite; Calcolo delle probabilità); Matematica finanziaria e attuariale, Ragioneria. Vi si danno altresì gl'insegnamenti facoltativi di lingue e letterature tedesca e inglese.

Al corso sono ammessi come alunni regolari i giovani forniti di diploma di licenza o della scuola media di commercio o dal liceo o dall'istituto tecnico.

Saranno ammessi uditori o a singoli insegnamenti o a tutte le materie del corso. Gli alunni regolari, quando abbiano superato gli esami annuali e quelli speciali di diploma, conseguiranno un titolo, che, oltre ad abilitare alla professione di attuario, aprirà l'adito agli uffici negli istituti di credito e di previdenza.

Gli uditori pagheranno le tasse d'iscrizione come gli alunni regolari, ma non potranno conseguire che certificati di frequenza.

Questo corso di studi di Matematica finanziaria, di grado superiore, è il primo che sia istituito in Italia con finalità proprie e con l'ausilio di insegnamenti complementari, indispensabili all'acquisto di una solida cultura, e di esercitazioni pratiche continue e coordinate agli scopi di una ragionevole e sicura applicazione della scienza a interessi ed a funzioni di grande importanza nella vita moderna.

Il corso sarà aperto al principio dell'anno scolastico 1906-1907.

BANCHE POPOLARI E COOPERATIVE

Banca Popolare di Reggio Emilia. — Il Consiglio d'Amministrazione nella sua seduta del 15 corr. ha discusso ed approvato il bilancio dell'esercizio 1905.

Il Bilancio presenta un utile netto di lire 59,565.43 dopo avere stralciate tutte le sofferenze verificate nello scorso anno in lire 8730.20.

L'utile netto si propone ripartirlo nel seguente modo:

10 % a disposizione del Consiglio amministrativo da distribuirsi agli impiegati e da erogarsi in beneficenze straordinarie.	L. 4,756.55
30 % al Fondo di riserva ordinario.	» 14,269.62
10 % al Fondo di riserva straordinario per svalutazioni.	» 4,756.55
50 % agli azionisti in ragione di L. 3 per azione di L. 50 L. 22,811.25: il rimanente alla riserva L. 971.46.	» 23,782.71
Quota al Fondo Pensioni per gli impiegati.	» 3,000.00

Complesso L. 50,565.43

Se l'Assemblea che sarà convocata pel 18 febbraio p. v. approverà dette proposte il fondo di riserva che era al 31 dicembre 1904 di L. 184,637.17 salirà complessivamente a L. 205,737.58 ed il Patrimonio Sociale da L. 572,157.17 a L. 588,487.58.

Di questi brillanti risultati, che segnano un notevole crescendo nello sviluppo della Banca Popolare di

Reggio, vi è da compiacersi con la Direzione, la quale coadiuvata da un valente corpo d'impiegati, ha saputo accrescere la floridezza dell'importante istituto cittadino.

Banca Popolare Cooperativa. Lendinara. — Dal Bilancio al 31 dicembre 1905 di questo Istituto, già debitamente approvato dal Consiglio di Amministrazione, risulta un utile netto di L. 17,544.54; che permette di assegnare un dividendo di L. 5 per ogni azione di L. 50.

Il capitale sociale è di L. 102,550: le riserve ammontano a complessive L. 116,947.19, che colle L. 3,995.84 che vi furono assegnate col proposto riparto utili del 1905, saliranno a L. 120,943.03. I depositi sommano a L. 706,129.56 ed il Portafoglio a L. 760,503.06.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di commercio di Firenze. — Questa Camera di commercio si adunò il 24 gennaio, presiedeva l'on. march. Giorgio Niccolini. Questi fece delle comunicazioni fra le quali quella della lettera del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato relativa alla promessa di studiare benevolmente ed accuratamente i desiderati dei comuni della Provincia di Firenze aventi staz. one ferroviaria.

L'on. Presidente presentò la proposta per la istituzione in Firenze della Camera Arbitrale Commerciale ed il Consiglio camerale mentre faceva plauso alla lodevole iniziativa del suo Presidente, incaricava la Commissione II di formulare un progetto di Statuto.

Circa la Ferrovia direttissima Firenze-Bologna la Camera confermò solennemente la propria preferenza al progetto dell'ing. Protche come quello che risponde più efficacemente agli interessi generali d'Italia.

A relazione dell'on. Bemporad la Camera deliberò di chiedere alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato alcune modificazioni ai biglietti di abbonamento ferroviario.

Sempre sullo stesso tema venne approvato il seguente Ordine del Giorno presentato dagli onn. Forti e Viterbo.

« La Camera ritenendo che la differenza di prezzo fra il biglietto di abbonamento personale e quello trasferibile a due persone della stessa Ditta, sia troppo forte e non presenti alcun beneficio per l'acquirente, fa voti affinché il sopraprezzo di detti biglietti venga diminuito ».

L'on. Salvini lesse una sua chiara ed elaborata relazione in merito ai servizi marittimi rispetto al porto di Livorno e su altre importantissime questioni interessanti il detto porto ed aventi lo scopo di porre il medesimo in condizioni tali da renderlo di efficace ausilio ed incremento al movimento commerciale dell'Italia media.

L'on. Ciofi lesse una sua elaborata e chiara relazione sui criteri per l'applicazione della tassa camerale alle Ditte aventi esercizi nei distretti di più Camere ed il Consiglio camerale stante l'ora tarda e la importanza dell'argomento rinviò la discussione ad altra seduta.

Si presero poi alcune minori deliberazioni.

Camera di commercio ed arti di Roma. — Il 19 gennaio la Camera di commercio di Roma ha tenuto la sua prima adunanza dell'anno.

La Camera, dopo preso atto di varie comunicazioni della Presidenza ha discusso una interpellanza del comm. Modigliani in merito alle proteste sollevate nel ceto dei negozianti di Rocca di Papa dall'applicazione della nuova tariffa daziaria.

La Presidenza ha risposto che in ordine alla nuova tariffa non fu richiesto il parere della Camera e che quindi niuna responsabilità spetta alla Rappresentanza commerciale, la quale anzi ne trarrà motivo per richiamare l'attenzione dell'autorità competente sull'osservanza dell'art. 23 del Regolamento 27 febbraio 1898, che prescrive appunto il previo parere della Camera in questa materia.

Il Consiglio Camerale si è poi occupato della memoria illustrativa che aveva deliberato di redigere in merito ai provvedimenti legislativi supplementari ri-

chiesti in favore di Roma dall'Amministrazione Comunale e che costituiva l'argomento più importante della seduta.

La memoria già predisposta dalla Presidenza e da una Commissione speciale venne unanimemente approvata, e se ne deliberò la stampa per la opportuna diffusione.

Si passò quindi a discutere la proposta presentata dai Consiglieri Vannisanti e Salvati per la nomina di una Commissione con l'incarico di compiere gli studi necessari per l'istituzione di una Scuola industriale in Roma.

Se non che, avendo la Presidenza dichiarato come già fossero in corso trattative al riguardo col Ministero del Commercio, la Camera ne ha preso atto con soddisfazione, invitando la Presidenza a proseguire e concretare le pratiche stesse.

Dopo di che il Consiglio Camerale ha provveduto alla nomina del proprio Delegato in seno al Consiglio della cassa Invalidi della marina mercantile in Livorno e da ultimo ha proceduto alla nomina delle Commissioni permanenti per l'anno in corso.

Camera di commercio di Milano. — Il giorno 19 fu tenuta una adunanza per uno scambio di idee circa l'importante Congresso delle Camere di commercio che si terrà a Milano in occasione della prossima Esposizione. All'adunanza intervennero oltre i rappresentanti della Camera e i vice-presidenti del Comitato esecutivo dell'Esposizione anche le rappresentanze di numerose Associazioni commerciali e industriali.

Il Presidente della Camera di commercio, comm. Salmoiraghi, ricordò brevemente come al Congresso internazionale delle Camere di commercio tenutosi l'anno passato a Liegi la proposta da lui fatta, in accordo col Governo italiano, col Municipio di Milano, col Comitato dell'Esposizione e con l'Unione delle Camere di tenere il II Congresso internazionale a Milano fosse stata salutata dall'unanime plauso dei congressisti, ed accennò all'importanza di tali periodiche riunioni da cui tanto vantaggio attendono e tanto già ricevono gli scambi internazionali. Alle comunicazioni del Presidente della Camera di commercio seguì tra gli intervenuti un rapido scambio di idee, da cui chiaro apparve di quale unanime simpatia da parte del ceto commerciale ed industriale sia circondato questo importantissimo convegno, cui prenderanno parte, oltre ai rappresentanti ufficiali dei Governi stranieri, tutte le Camere di commercio e le Associazioni libere del genere che vivono in Italia ed all'estero. La costituzione definitiva del Comitato fu rinviata ad una prossima adunanza, nella quale il comm. Salmoiraghi riferirà sulla decisione della Commissione permanente dei Congressi delle Camere di commercio, alla cui riunione — che si terrà tra breve a Bruxelles — egli prenderà parte.

Camera di commercio ed arti di Torino. — Nella adunanza del 25 Gennaio 1906, sotto la presidenza del Presidente on. Teofilo Rossi, si è proceduto all'insediamento del consigliere Penotti in sostituzione del cav. Visconti defunto, e alla rinnovazione delle Commissioni Camerali permanenti e di varie Delegazioni. Fra di esse venne nominato l'on. Teofilo Rossi a sostituire nel Collegio dei Periti S. E. l'on. Rizzetti C. dimissionario.

Sulla questione delle comunicazioni ferroviarie fra Torino e la Svizzera, sollevato dall'on. Farinet, con speciale proposta, la Camera, premesse varie considerazioni, fa voto

Che gli Enti locali, Provincia e Comune unitamente ad essa Camera, tenuti presenti gli studi precedenti, abbiano d'accordo a prendere in sollecito esame le proposte dell'on. Farinet anche a mezzo delle speciali Commissioni già ordinate per lo studio di detta questione ferroviaria, e sempre quando ne sia riconosciuta l'opportunità e la convenienza, vengano tosto iniziate le necessarie pratiche presso le autorità competenti per la pronta attuazione delle proposte stesse.

Dopo lunga discussione intorno all'uso di accordare tre mesi di disdetta per licenziamento degli impiegati di commercio di qualsiasi grado, vigente nel distratto della Camera di Torino, sono approvate le risposte concrete dall'apposita Commissione al questionario inviato dalla Commissione per la riforma del Codice di commercio alla Camera stessa, circa gli usi

locali relativi al licenziamento, assunzione ed attribuzioni di talune categorie di impiegati di commercio.

E' approvato un voto di adesione alla richiesta della Camera di commercio di Savona tendente ad ottenere l'applicazione al Porto omonimo del favore di una tariffa unica come è praticato pel Porto di Genova.

Sulle proposte di modificazione alla legge per gli infortuni sul lavoro avanzate dalla Camera di Civitavecchia, la Camera in massima è d'accordo nel fare adesione ai voti espressi dalla consorella di Civitavecchia a condizione però che il libro di paga da tenersi dall'industria sia semplificato quanto più possibile, sempre quando non si crede opportuno di lasciarne libera alle diverse industrie l'adozione del tipo conveniente, purchè vengano salvaguardati i diritti di garanzia e sorveglianza spettanti agli Istituti Assicuratori.

In merito all'istituzione delle Sezioni per il Collegio dei Probi-viri in Biella per l'industria metallurgica e meccanica, la Camera dopo aver rilevato la difficoltà che generalmente si incontra per siffatte indagini a causa della mancanza, più volte invocata, della obbligatorietà della denuncia delle Ditte e ricordato l'onere finanziario gravissimo accolto esclusivamente alla Camera per il mantenimento e funzionamento di detti Collegi, approva la proposta di istituire tre sezioni del Collegio, delle quali una a Biella, una a Netro e la terza a Casapinta.

Viene accordato parere favorevole al memoriale dell'Associazione dei metallurgici di Milano diretto ad ottenere che il collaudo dei materiali per le forniture allo Stato sia fatto in massima presso lo stabilimento fornitore e nei casi di assoluta impossibilità, quando cioè tale collaudo debba esser fatto sul luogo di impianto sia accordato il viaggio gratuito dalla stazione più vicina a detta località, e che sempre il collaudo abbia luogo in un termine non maggiore di un mese, facendo di ciò menzione nei capitolati d'appalto ad opportuna norma dei concorrenti.

La Presidenza infine accoglie una raccomandazione diretta ad appoggiare la domanda fatta da una speciale Commissione a S. E. il Ministro delle Poste per ottenere il ritorno all'antica tariffa di 2 cent. per le cartoline illustrate ed altra relativa al trattamento del riso italiano in Austria e dà comunicazione alla Camera delle riunioni tenute circa l'impianto della funicolare Savona-S. Giuseppe e dell'intervento della Presidenza della Camera a quella tenuta dal ministro Tedesco e dal comm. Bianchi direttore generale delle ferrovie presso la Prefettura per la questione ferroviaria interessante il distretto della Camera.

Camera di commercio di Alessandria. — Nella seduta dell'8 gennaio 1906 questa Camera, espressi alcuni pareri e voti, deliberò all'unanimità di far vive istanze perchè non venga trascurata la stazione ferroviaria di Alessandria.

In appresso sono fatte svariate comunicazioni dalla Presidenza, fra le quali sono notevoli: La relazione al Ministero sull'andamento dei commerci e delle industrie nella provincia di Alessandria, durante l'ultimo trimestre dell'anno 1905; il decreto ministeriale 16 dicembre 1905, che dichiara regolare ed approva il bilancio preventivo della Camera, esercizio 1906; la risposta del Ministero dei lavori pubblici, che prende in considerazione la propugnata istituzione di biglietti ferroviari a percorrenza chilometrica; le proposte inviate all'Unione delle Camere di commercio in Roma per la sistemazione dei servizi ferroviari; la vertenza circa gli studi del Comitato esecutivo della stessa Unione delle Camere di commercio relativi alla legge degli infortuni sul lavoro, ai servizi marittimi, alla tutela della produzione e del commercio dell'olio d'oliva, ed i pareri al riguardo richiesti e formulati dalla Camera.

La Camera delibera ancora di associarsi all'istanza perchè il vincolo di sei anni, fissato per la garanzia e le altre condizioni prescritte dagli istituti di credito pel pagamento di vaglia cambiari, di cui sia stato riconosciuto lo smarrimento, sia a vantaggio del traffico, limitato ad un solo anno.

Camera di commercio di Bologna. — Nella seduta del 22 dicembre 1905 dopo alcune comunicazioni fatte alla Camera vengono sorteggiati i premi fra operai e commessi di commercio; si conferma alla Commissione compilatrice del listino settimanale delle

merci e delle derrate, il mandato di compilare il modulo del listino; si delibera di non modificare alcuna delle voci che sul listino figurano attualmente, di approvare tutte le modificazioni proposte dalla Commissione statistico-industriale e di aggiungere al paragrafo « uve da vino » l'indicazione per le uve modenese romagnole e meridionali. Si aderisce alla richiesta della Camera di Pavia di appoggio ad un voto relativo al trattamento delle fatture di commercio; si vota un sussidio di L. 200 al Comizio agrario per l'impianto del libro genealogico degli animali bovini e di altre 200 alla Società anonima cooperativa fra lavoratori muratori; si emettono pareri su diversi ricorsi in appello su tema di tasse sugli esercizi e sulle rivendite, si accolgono parzialmente le domande presentate da esattori del distretto per il rimborso di quote inesigibili di tassa camerale.

In ultimo poi si prese un provvedimento d'ordine interno circa la sostituzione dell'applicato principale.

Camera di commercio di Brescia. — Tra le altre deliberazioni la Camera di commercio ed Arti della Provincia di Brescia nella seduta del 16 corrente ha votato il seguente ordine del giorno: « La Camera di commercio di Brescia,

Visto che l'industria della fabbricazione dei tubi per condutture ha assunto, in questa provincia soprattutto per opera della Ditta Togni uno sviluppo tale da potersi ritenere ormai suscettibile di esportazione;

Visto che per ragioni tecniche, il fabbricante di tubi deve far venire dall'estero le lamiere d'acciaio necessarie alla fabbricazione dei medesimi; e considerando che l'unico ostacolo che si oppone alla loro esportazione consiste nel dazio di 7 lire che grava all'entrata ogni quintale di lamiera;

Ritenuto che la concessione, a questo scopo, della temporanea importazione non offenderebbe gli interessi dei fabbricanti nazionali di lamiera, dal momento che essi non sono ancora in grado di produrre quelle qualità che sono necessarie al fabbricante di tubi per condutture;

Tenuto presente infine che è conforme alle esigenze di un più intenso sviluppo economico del paese il favorire con ogni mezzo possibile la esportazione dei manufatti;

fa voto

che sia concesso il beneficio della temporanea importazione alle lamiere d'acciaio destinate alla fabbricazione di tubi per condutture da esportarsi, almeno sino a quando si fabbricheranno in Italia lamiere uguali a quelle estere ».

Camera di commercio di New York.

— Seduta del 1 dicembre 1905. Il Presidente fa dare lettura della lettera che accompagnerà il *memorandum* che dovrà toccare anche altri soggetti di imminente discussione al Congresso di Washington, e nella quale si esprime l'opinione della Camera sull'ordinamento dei tassi di nolo per parte della Commissione per il commercio interstatale, sull'elevazione a stato dei territori di Arizona, Nuovo Messico, e Oklahoma, sulla costruzione del canale di Panama, sull'ordinamento delle Compagnie di assicurazione sulla vita, sulla revisione della tariffa, sulla restrizione d'immigrazione, sull'eliminazione del male derivante dai rapporti sui raccolti.

Il *memorandum* comprende le proposte circa la necessità di una legge interstatale sulla purezza dei generi alimentari, la necessità di un servizio internazionale di pacchi postali, il regolamento sui dazi *ad valorem*.

Mercato monetario e Rivista delle Borse

3 febbraio 1906.

La liquidazione di fine gennaio si è compiuta in condizioni ben diverse da quella di dicembre: i capitali disponibili si sono mostrati ovunque abbondanti più che non fosse lecito di prevedere qualche tempo fa; ciò che, come diciamo più avanti, ha impressionato favorevolmente la speculazione.

Naturalmente non può dirsi che una facilità monetaria duratura sia ristabilita sul mercato interna-

zionale: permangono le ragioni che impediscono un troppo vigoroso movimento di regresso nei saggi; ma le condizioni sono apparse assai migliori.

A Londra lo sconto libero si mantiene quasi stazionario intorno a 3 3/4 per cento, ma ciò si spiega col contegno della Banca d'Inghilterra, la quale continua nella sua politica d'impedire una troppo grande abbondanza di capitale sul mercato libero per moderare i ritiri dall'estero e porsi in grado di assicurarsi i nuovi arrivi di oro.

Vero è che almeno per quanto riguarda le piazze di New York e Berlino il cambio trovasi a un tale livello da schiudere la via alle importazioni di metallo a Londra anziché permettere un movimento inverso; ma il cambio di Parigi è tuttora basso, importanti ritiri sono avvenuti per conto del Belgio e la richiesta di oro dell'Argentina è lungi dal cessare.

La Banca ha quindi tutto l'interesse a procurare di aumentare la propria riserva: nella settimana a giovedì scorso si ha già un miglioramento, giacché il metallo è aumentato di 1/3 di milione, la riserva di 1/8 di milione e la proporzione di questa agl'impegni è salita di 1.56 a 42.53 per cento. Giova osservare però che il metallo è di 2 3/4 milioni e la riserva di 3 2/3 milioni minore della cifra di un anno fa, e che la proporzione ha declinato, da allora, di 10.12 0/0.

L'accennato aumento del cambio della sterlina a New-York si ricollega con l'aumento delle disponibilità di quest'ultimo prezzo, dove il prezzo del denaro è sceso a un minimo di 3 per cento. Ciò è da attribuire in massima parte al ritorno di capitale dall'interno, che sebbene quest'anno sia in ritardo, non ha giovato meno perciò alle condizioni locali. L'ultima situazione di gennaio delle Banche Associate, presenta, rispetto alla precedente, un aumento di 15 1/2 milioni nei prestiti, di 3 milioni nel metallo e di 3 1/2 milioni nella riserva. Si ha però pur sempre una differenza in meno, sul 1905, di 38 1/2 milioni nel metallo, di 46 4/5 milioni nella riserva e di 11 1/10 milioni nell'eccedenza di questa sul limite legale, la quale ultima è diminuita, nella settimana di 7/8 di milione.

A Berlino pure la pressione monetaria continua a decrescere e il saggio dello sconto libero ha piegato a 3 3/8 per cento, mentre a Parigi i saggi si aggirano intorno a 2 1/2 per cento; su ambedue queste piazze il denaro è stato assai a buon mercato in occasione del ragolamento delle operazioni mensili.

Questa facilità monetaria, come si è già avvertito, ha esercitato un benefico influsso sull'attitudine degli operatori, i quali d'altra parte anche nei riguardi della situazione politica generale, hanno avuto motivo, se non di uscire dalla loro riserva, di mostrare un'attitudine più soddisfacente.

Le preoccupazioni prodotte dalla prima fase dei lavori della conferenza di Algesiras, si sono calmate, e se non ha seguito a prevalere l'ottimismo con cui sembravasi considerare tale congresso al momento della sua inaugurazione, certo è che i timori di uno scontro tra Francia e Germania possono dirsi in gran parte eliminati. Per quanto le più difficili a risolvere delle questioni all'ordine del giorno della conferenza attendano ancora il loro turno, si spera che la tendenza conciliante debba trionfare, e queste speranze han tratto nuova forza dai propositi espressi, in occasione del geneliaco dell'Imperatore, dall'Ambasciatore germanico a Parigi.

Tali elementi si sono ripercossi favorevolmente sull'andamento dei principali fondi di Stato, i quali, se non han dato luogo a transazioni molto attive, han presentato una animazione assai maggiore.

Fanno eccezione i fondi russi i quali rimangono depressi, non tanto per il persistere della situazione anormale in molte regioni dell'Impero, quanto per le condizioni poco soddisfacenti delle finanze russe. L'aumento a 8 per cento dello sconto ufficiale per parte della Banca dell'Impero russo, e la sensibile riduzione subita negli ultimi tempi dal fondo aureo di essa, sia giacente all'estero che presso l'Istituto, ha reso inquieti i possessori di Rendite moscovite; i quali mostrano di credere non infondata la voce secondo cui il corso forzoso sarebbe più o meno prossimamente proclamato in Russia.

Delle disposizioni favorevoli manifestatesi nella settimana sul mercato degli altri fondi internazionali si è gravata la Rendita italiana, che chiude in nuovo progresso a Parigi e Berlino, mentre è un poco meno ferma a Londra. All'interno il nostro maggior titolo è quasi stazionario, e anche i valori in generale, pur es-

sendo stati ben tenuti e accusando buone disposizioni, mostrano di voler limitarsi a consolidare gli alti corsi ultimamente conseguiti.

Nondimeno il gruppo dei bancari, e gran parte dei titoli industriali, quali i principali dei saccariferi, i siderurgici e affini, quelli d'industrie chimiche ed elettriche, segnano nuovi progressi.

TITOLI DI STATO	Sabato 27 gennaio 1906	Lunedì 29 gennaio 1906	Martedì 30 gennaio 1906	Mercoledì 31 gennaio 1906	Giovedì 1 febbraio 1906	Venerdì 2 febbraio 1906
Rendita italiana 5 0/10	105.22	105.32	105.15	105.30	105.15	105.30
» » 3 1/2 0/10	103.40	103.40	103.35	103.45	103.40	103.45
» » 3 0/10	73.—	73.—	73.—	73.—	73.—	73.—
Rendita italiana 5 0/10:						
a Parigi	104.70	104.82	104.95	104.90	104.90	105.05
a Londra	104.50	104.50	104.50	104.50	104.25	104.25
a Berlino	—	—	—	—	—	—
Rendita francese 3 0/10:						
ammortizzabile	—	—	—	—	—	—
» » 3 0/10 antico	99.15	99.10	99.15	99.15	99.22	99.25
Consolidato inglese 2 3/4	90.—	89.98	90.87	91.37	90.50	90.56
» prussiano 3 0/10	101.25	101.25	101.25	101.40	101.60	101.65
Rendita austriac. in oro	123.—	124.50	124.25	123.50	125.75	—
» » in arg.	100.—	100.—	99.95	100.—	100.—	—
» » in carta	100.—	100.—	100.10	100.20	100.25	—
Rend. spagn. esteriore:						
a Parigi	92.55	92.17	92.32	92.65	92.87	92.02
a Londra	91.50	91.50	91.57	91.87	92.50	92.25
Rendita turca a Parigi	92.97	92.95	92.97	93.57	93.70	93.77
» » a Londra	91.75	91.87	92.—	92.12	92.87	92.57
Rendita russa a Parigi	68.97	68.—	67.95	63.—	67.90	68.62
» portoghese 3 0/10						
a Parigi	68.45	68.25	65.25	68.57	68.65	68.80

VALORI BANCARI

	27 gennaio 1906	3 febr. 1906
Banca d'Italia	1318.—	1327.—
Banca Commerciale	971.—	975.—
Credito Italiano	660.—	664.—
Banco di Roma	126.—	128.—
Istituto di Credito fondiario	560.—	568.—
Banca Generale	33.—	34.—
Banca di Torino	76.—	76.—
Credito Immobiliare	356.—	330.—
Bancaria Milanese	332.—	350.—

CARTELLE FONDIARIE

	27 gennaio 1906	3 febr. 1906
Istituto Italiano	4 1/2 0/10	515.—
» »	4 0/10	505.—
» »	3 1/2 0/10	497.—
Banca Nazionale	4 0/10	501.50
Cassa di Risp. di Milano	5 0/10	514.—
» »	4 0/10	506.25
» »	3 1/2 0/10	497.—
Monte Paschi di Siena	4 1/2 0/10	507.—
» »	5 0/10	512.—
Op. Pie di S. Paolo Torino	5 0/10	516.—
» »	4 1/2 0/10	507.—
Banco di Napoli	3 1/2 0/10	505.25

PRESTITI MUNICIPALI

	27 gennaio 1906	3 febr. 1906
Prestito di Milano	4 0/10	102.25
» Firenze	3 0/10	76.50
» Napoli	5 0/10	101.—
» Roma	3 3/4	503.—

VALORI FERROVIARI

	27 gennaio 1906	3 febr. 1906
Meridionali	734.—	739.—
Mediterranee	448.—	444.—
Sicule	646.—	646.—
Secondarie Sarde	292.—	292.—
Meridionali	360.—	361.—
Mediterranee	504.—	500.—
Sicule (oro)	509.—	511.—
Sarde C.	366.—	369.—
Ferrovie nuove	357.50	357.50
Vittorio Emanuele	387.—	387.—
Tirrene	511.—	510.—
Lombarde	337.50	333.—
Marmif. Carrara	260.—	260.—

VALORI INDUSTRIALI

	27 gennaio 1906	3 febr. 1906
Navigazione Generale	490.—	502.—
Fondaria Vita	320.—	321.50
» Incendi	198.—	198.50
Acciaierie Terni	2775.—	2835.—
Raffineria Ligure-Lombarda	414.—	412.—
Lanificio Rossi	1640.—	1621.—
Cotonificio Cantoni	565.—	578.—
» Veneziano	286.—	291.—
Condotte d'acqua	448.—	457.—
Acqua Pia	1615.—	1650.—
Linificio e Canapificio nazionale	229.—	230.—
Metallurgiche italiane	172.—	175.—
Piombino	309.—	310.—
Elettric. Edison	984.—	965.—
Costruzioni Venete	110.—	112.—
Gas	1458.—	1463.—
Molini Alta Italia	353.—	380.—
Ceramica Richard	407.—	416.—
Ferriere	300.—	308.—
Officina Mecc. Miani Silvestri	164.—	164.—
Montecatini	118.—	121.—
Carburo romano	1384.—	1424.—
Zuccheri Romani	107.50	108.50
Elba	514.50	511.—

Banca di Francia	3920.—	—
Banca Ottomana	610.—	624.—
Canale di Suez	4290.—	4370.—
Crédit Foncier	700.—	710.—

PROSPETTO DEI CAMBI

	su Parigi	su Londra	su Berlino	su Vienna
29 Lunedì	100.15	25.16	122.75	104.60
30 Martedì	100.15	25.15	122.70	104.60
31 Mercoledì	100.12	25.15	122.75	104.60
1 Giovedì	100.15	25.16	122.75	104.65
2 Venerdì	100.15	25.16	122.77	104.65
3 Sabato	100.15	25.16	122.77	104.65

Situazione degli Istituti di emissione italiani

		10 Gennaio	Differenza
Banca d'Italia	Fondo di cassa	781 401 455 42 +	3 193 000
	Portafoglio interno	297 676 105 91	39 106 000
	» estero	63 510 782 44	841 000
	Anticipazioni	52 775 138 49	19 000 000
	Titoli	2 9 650 238 96	523 000
PASSIVO	Circolazione	1 011 163 950 00 +	5 696 000
	Conti c. e debiti a vista	109 867 841 66	13 598 000
	» a scadenza	64 122 074 11 +	4 591 000

Situazione degli Istituti di emissione esteri

		1 febbraio	differenza
Banca d'Inghilterra	Inc. metallico Sterl.	82 762 000	+ 321 000
	Portafoglio	34 877 000	+ 2 347 000
	Riserva	22 738 000	+ 125 000
	Circolazione	24 474 000	+ 197 000
	Conti corr. d. Stato	8 021 000	+ 211 000
PASSIVO	Conti corr. privati	45 312 000	+ 1 044 000
	Rap. tra la ris. e la prop.	4258 %	+ 156 %
		23 Gennaio	differenza
Banca Austro-Ungherese	Incasso . . . Corone	1 381 000 000	+ 15 000 000
	Portafoglio	459 892 000	+ 48 055 000
	Anticipazione . . .	—	—
	Prestiti	234 585 000	+ 502 000
	Circolazione	1 629 810 000	+ 49 531 000
PASSIVO	Conti correnti	—	—
	Cartelle fondiarie	—	—
		25 Gennaio	differenza
Banca Nazionale del Belgio	Incasso Fr.	127 708 000	— 10 000
	Portafoglio	157 758 000	+ 11 806 000
	Anticipazioni . . .	—	—
	Circolazione	697 785 000	+ 5 945 000
	Conti Correnti	61 793 000	+ 1 354 000
PASSIVO	Conti Correnti	—	—
	Cartelle fondiarie	—	—
		20 Gennaio	differenza
Banca di Spagna	Incasso { oro Piast.	370 013 000	+ 73 000
	argento	576 768 000	+ 3 029 000
	Portafoglio	—	—
	Anticipazioni . . .	150 000	—
	Circolazione	1 377 722 000	— 171 638 000
PASSIVO	Conti corr. e dep.	593 552 000	+ 3 290 000
	Conti Correnti	—	—
	Cartelle fondiarie	—	—
		20 Gennaio	differenza
Banca d'Eril. Svizz.	Incasso { oro . . . Fr.	106 818 000	— 136 000
	argento	13 264 000	— 281 000
	Circolazione	337 834 000	+ 97 745 000
	Conti Correnti	—	—
	Cartelle fondiarie	—	—
		28 Gennaio	differenza
Banca Imperiale Germanica	Incasso . . . Marchi	978 635 000	+ 52 805 000
	Portafoglio	88 679 000	+ 52 518 000
	Anticipazioni . . .	52 615 000	— 38 271 000
	Circolazione	1 801 687 000	— 71 048 000
	Conti correnti . . .	577 395 000	+ 1 233 000
PASSIVO	Conti correnti	—	—
	Cartelle fondiarie	—	—
		29 Gennaio	differenza
Banche Associate New York	Incasso met. Doll.	193 010 000	+ 3 040 000
	Portaf. e anticip.	1 047 110 000	+ 17 740 000
	Valori legali	84 600 000	+ 463 000
	Circolazione	52 270 000	— 410 000
	Conti corr. e dep.	1 041 110 000	+ 15 510 000
PASSIVO	Conti correnti	—	—
	Cartelle fondiarie	—	—
		20 Gennaio	differenza
Banca dei Paesi Bassi	Incasso { oro Fior.	79 270 000	+ 63 000
	argento	73 041 000	+ 694 000
	Portafoglio	59 191 000	— 2 109 000
	Anticipazioni . . .	62 443 000	— 2 285 000
	Circolazione	285 101 000	— 6 234 000
PASSIVO	Conti correnti . . .	4 989 000	— 1 999 000
	Conti Correnti	—	—
	Cartelle fondiarie	—	—

SOCIETÀ COMMERCIALI ED INDUSTRIALI

Rendiconti di assemblee.

Aumento di capitale. — La « Società anonima ligure calce e cementi » con sede in Genova, per deliberazione dell'assemblea, ha elevato il capitale da L. 201,000 a L. 400,000, mediante emissione di 1990 nuove azioni da L. 100, da emettersi in una o più volte, a seconda dei bisogni della Società.

Nuove Società.

Società anonima Toboga. Milano. — E' una Società costituita, in vista della prossima Esposizione, con atto 11 gennaio a rogito dott. Serina. Essa ha per oggetto l'impianto e l'esercizio di divertimenti e spettacoli nella Esposizione di Milano del 1906. Il capitale sociale è fissato in lire 100 mila aumentabile per semplice deliberazione del Consiglio a L. 150,000.

Il Consiglio di amministrazione è composto dei signori Ing. Alberto Colorni, ing. Luigi Vogel, ing. Giulio Ceretti, Ugo Stella e Corrado Castiglioni. Amministratori delegati sono i signori ing. Giulio Ceretti e Ugo Stella.

NOTIZIE COMMERCIALI

Grano. — Ad *Alessandria*, frumento (al tenim.) da L. 23 a 26.50 al quint., meliga da 18 a 18.50, segale da 21 a 22.50, avena (fuori dazio) da 19 a 20. Ad *Aquila*, grano da L. 25.50 a 26 al quint., compreso il dazio, granturco da 18 a 19, orzo (fuori dazio) da 17 a 17. Ad *Ascoli Piceno*, grani locali da L. 25.50 a 25 al quint. (fuori dazio), granturco del luogo da 16.25 a 16.75, avena naz. da 21 a 22. A *Bergamo*, granturco prima qualità a L. 19, seconda a 17, avena da 20 a 21. A *Bologna*, frumento bolognese, fino nuovo da 26.50 a 27 al quint. (fuori dazio), mercantile da 26 a 26.50, frumentone qualità fina bolognese da 19 a 25, avena nostrana bianca da 20 a 21, rossa da 22 a 22.50, orzo mondo da caffè da 29 a 30, comune da 18 a 19. A *Brescia*, frumento da L. 25.50 a 26 al quint., frumentone da 19.25 a 20.50 la soma (15 decal.), avena n. da 21.25 a 22.25 al quint. A *Cremona*, frumento da L. 25.60 a 26.20 al quint., granturco da 17 a 18, avena da 18.50 a 20.50. A *Ferrara* (da nostra corrispondenza particolare). Mercato calmo con tendenza al ribasso sui frumenti a L. 25 al quint. Ricerche le obbligazioni di frumento nuovo sulle L. 23.50 al quint. Frumentoni da L. 18 a 18.50 al quint., avena sulle L. 20. A *Firenze* grano duro naz. da L. 28 a 28.50 al quintale, tenero bianco nuovo da 27.75 a 28.75, rosso da 28.75 a 27.50.

Vini. — A *Alessandria*, vino rosso comune 1° qual. da L. 36 a 40 l'ettol., seconda 30 a 34. A *Aquila*, vino nero da L. 29 a 30 l'ettolitro (fuori dazio), rosso da 28 a 24, comune da 30 a 31. A *Ancona*, vini delle Marche da L. 22 a 24 all'ettolitro (fuori dazio), Puglie comune da 18 a 21, Puglie (da taglio) da 28 a 33. A *Barì*, vini neri fini da taglio da L. 25 a 30 all'ettolitro, correnti da 20 a 25, Cerasuoli fini da 17 a 18, idem correnti da 15 a 16, bianchi fini da 17 a 20, correnti da 16 a 17. A *Bologna*, vino nostrano nero e bianco, qualità fine, da L. 35 a 40 all'ettolitro (fuori dazio), comune da pasto 1° qualità da 20 a 25, 2° da 14 a 18. A *Casale Monferrato*, Nuovi Altavilla da L. 28 a 30 all'ettolitro, Camagna da 26 a 28, Casorzo da 26 a 28, Moncalvo da 28 a 33, Vignale da 25 a 30. A *Chieti*, vino bianco nuovo, di prima qualità, da L. 17 a 20 all'ettolitro, (fuori dazio). A *Cremona*, vini prima qualità da L. 38 a 42 all'ettolitro, seconda qualità da 32 a 36.

Riso. — Vendita facile, prezzi invariati; ricercate e sostenute le qualità migliori. A *Bologna*, risone cinese prima qualità da L. 24 a 25, seconda qualità da 18 a 20, risone giapponese, prima qualità da 22 a 23, ranghino da 20.50 a 21.50, giaponino da 19 a 20, riso cimone glacé cinese da 48 a 49, cima cinese da 43.50 a 44, corpo cinese da 23.50 a 24, mezzo riso cinese da 21 a 21.50. A *Lodi*, risone novarese da L. 21 a 22 al quintale (scelso il dazio), giapponese da 18.50 a 19.50, riso bianco novarese da 35 a 38, giapponese da 25 a 29. A *Mantova*, risone novarese, prima qualità da L. 21 a 21.50 al quintale, ranghino da 20.50 a 21, riso novarese, prima qualità, da 35 a 35.50, ranghino da 33.50 a 34, giapponese (delle varie specie), prima qualità da 29 a 29.50. A *Milano*, camolino prima qualità da L. 39 a 41, al quintale, franco stazione, seconda qualità da 33.50 a 36.25, risone nostrano da 19 a 20.50, ranghino da 18 a 19.50. A *Novara*, riso nostrano da L. 30 a 34 al sacco di 120 litri, ranghino da 28 a 29.75, risone nostrano da 19.50 a 20.25; ranghino da 19 a 20, giapponese da 17 a 18.50. A *Torino*, riso mercantile da L. 31.50 a 33.50 al quintale (fuori dazio), fioretto da 34.50 a 35.50. A *Verona*, risone nostrano da L. 20.50 a 21 al quintale (fuori dazio), giapponese, lencino da 19.75 a 20, riso nostrano fino da 36.50 a 37, mercantile da 34 a 34.50, ranghino da 31.50 a 32.50, riso lencino fino da 30.25 a 31.50, basso da 29.25 a 29.75, mezzo riso da 17 a 19, risetta da 14.50 a 17, giavone da 13.75 a 14.50.

Prof. ARTURO J. DE JOHANNIS, *Direttore-responsabile*.

Firenze, Tip. Galileiana, Via San Zanobi, 52.