

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXXV — Vol. XXXIX

Firenze, 6 Dicembre 1908

N. 1805

SOMMARIO: Rapporti fra lo Stato e i suoi funzionari — Le ferrovie di Stato — Casse di Risparmio in Italia (Siena) — L'organizzazione della produzione e vendita dei prodotti agrari in provincia di Cuneo — **RIVISTA BIBLIOGRAFICA:** Fausto Nicolini, Il pensiero dell'abate Galiani — Enrico Castelnovo, Manuale di Istituzioni Commerciali — Prof. J. Chastin, Les trusts et les syndicats de producteurs — A. Pfleghart, Die schweizerische Uhreindustrie — **RIVISTA ECONOMICA E FINANZIARIA:** La situazione delle Casse di risparmio francesi nel 1907 — Un prestito russo — Un prestito del Congo Francese — Il prestito giapponese — La situazione finanziaria greca — Il prestito municipale di Madrid — Il debito pubblico belga — Il commercio industriale di Malta nel 1907 — Il credito fondiario egiziano nel 1906 — Le condizioni economiche della colonia Eritrea — **RASSEGNA DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE:** (Il commercio italiano) — (Il commercio della Germania) — (Il commercio della Spagna) — (Il commercio del Giappone) — (Il commercio degli Stati Uniti) — (Il commercio del Messico) — La situazione ferroviaria nella relazione del Direttore generale dell'esercizio di Stato — Camere di commercio — Mercato Monetario e Rivista delle Borse — Società industriali e commerciali — Notizie commerciali.

Rapporti tra lo Stato e i suoi funzionari

L'*Avanti!*, commentando il nostro articolo sul caso Campanozzi dice: « che abbiamo voluto anche noi portare un contributo alla causa del Governo ». L'*Avanti!* sa benissimo che ciò non è vero e non è nemmeno possibile; trattando le questioni che si affacciano nella vita quotidiana non abbiamo affatto motivo di portare contributi alla causa di nessuno, ma semplicemente di esprimere la nostra opinione, sempre ed all'infuori da ogni competizione di partiti, da ogni tendenza ad una sistematica opposizione o ad una sistematica difesa del Governo.

L'*Avanti!* quindi ha cominciato ad errare con questa prima affermazione, notoriamente ingiusta, e nelle successive considerazioni ha persistito nell'errore.

Il giornale socialista non ammette la esemplificazione che abbiamo fatta di un redattore dell'*Avanti!* o della *Critica Sociale* che fosse scoperto corrispondente anche della *Unità Cattolica* e della *Perseveranza*.... ed osserva, l'*Avanti!*, che gli spiace di riscontrare in queste nostre argomentazioni « una certa deficienza di.... sensibilità morale giornalistica ».

Per l'*Avanti!* i redattori di un giornale politico vengono eletti all'ufficio « in quanto si ha la certezza che essi portino nell'opera loro un convincimento conforme alle idee del partito di cui il giornale è la espressione ». Invece l'impiegato, servendo l'amministrazione, « non si è impegnato che a dare lo specifico lavoro pel quale è pagato, compiuto il quale egli rimane libero di valutare, secondo la propria coscienza, gli atti dell'amministrazione. ».

Va da sé che siamo d'accordo coll'*Avanti!* nel concetto che il giornalista deve necessariamente essere convinto della bontà delle idee so-

stenute dal giornale in cui collabora. Ma non siamo altrettanto d'accordo sui rapporti tra i funzionari dello Stato ed i funzionari suoi.

Accettando la teoria dell'*Avanti!*, che l'impiegato si impegni semplicemente a quel dato lavoro a cui è chiamato dall'amministrazione e poi sia libero, secondo la sua coscienza, di giudicare gli atti della stessa amministrazione, si viene alla conclusione appunto di uno sdoppiamento di coscienza, per il quale sdoppiamento l'impiegato potrebbe formulare la minuta di un contratto nelle ore di ufficio e combatterne poi le clausole in una riunione fuori delle ore di ufficio; potrebbe dunque decretare la punizione del Campanozzi nelle ore di ufficio, e la sera nel comizio proclamare la ingiustizia e l'arbitrio di tale punizione.

Non solo i giornali, ma nessun capo di una azienda privata, potrebbe ammettere che un impiegato, fuori delle ore di ufficio, muovesse critica agli atti dell'azienda. E come nessuno troverebbe a ridere, se l'*Avanti!* e la *Critica Sociale* punissero il redattore del giornale che contemporaneamente collaborasse nella *Unità Cattolica* e nella *Perseveranza*, così nessuno potrebbe biasimare il banchiere che punisse un suo impiegato il quale, fuori delle ore di ufficio, servisse un altro banchiere con cui è in competizione di affari. Tutte le leggi di incompatibilità, che restringono la libertà dei cittadini, sono appunto basate sulla necessità di sostituire la legge alla deficienza del senso morale delle persone che non comprendono la incompatibilità morale della loro posizione e facilmente sdoppiano la loro coscienza e credono di poter essere imparziali, servendo due padroni in conflitto tra loro.

Si dice che lo Stato essendo impersonale e rappresentando tutti i cittadini e quindi tutte le idee e tutti i partiti, non può avere interessi particolari, e che perciò l'impiegato dello Stato non è da paragonarsi coll'impiegato di un'azienda privata; ma allora si viene alla conseguenza che

l'impiegato dello Stato debba essere di una sensibilità morale inferiore e dia all'amministrazione l'opera propria come una macchina a cui non si domanda affatto una collaborazione intellettuale, ma soltanto meccanica. Deve essere sottinteso che l'impiegato, il quale dall'amministrazione è chiamato a compiere certi atti, li compia con completa scienza e coscienza, e deve essere del pari ammesso che se nella sua coscienza l'impiegato trova che quanto gli si domanda è contrario alla sua coscienza, può e deve rifiutarsi di compierlo. *L'Avanti!*, nelle parole che l'impiegato sia tenuto solo a dare « lo specifico lavoro per il quale è pagato » non può intendere certamente un lavoro senza coscienza e nemmeno senza intelligenza. E dove vanno la coscienza e la intelligenza se poche ore dopo compiuto il lavoro l'impiegato sia libero di proclamarlo disonesto e dannoso agli interessi dello Stato?

Qui più ancora che sdoppiamento di coscienza si troverebbe un'assenza di coscienza.

E in verità noi abbiamo dell'impiegato un concetto ben più alto e dignitoso per ammettere che egli si senta lusingato dalle parole dell'*Avanti!*

Comprendiamo benissimo che gli impiegati rappresentano una falange numerosa, che in certi casi può servire a far credere più affollate le file dei socialisti, e quindi gli sforzi di incoraggiare sempre coloro che si ribellano alla amministrazione, ma, per quanto si faccia e si dica, non potrà mai sembrare un atto morale quello di un impiegato che critica pubblicamente gli atti della amministrazione che egli stesso ha contribuito, in grande o piccola parte, a compiere.

E si badi bene che, incoraggiando gli impiegati ad un tale contegno, che non possiamo giudicare morale, si abitua a considerare l'amministrazione come il loro nemico, e si spingono, certo senza volerlo, a ricevere lo stipendio della amministrazione ed... il segno di riconoscenza dalle parti che colla amministrazione concludono affari. Una volta ammesso che l'impiegato si impegna a dare lo specifico lavoro pel quale è pagato, nulla impedisce che di questo lavoro in certi casi accetti anche la remunerazione dai terzi.

Insomma si va per una via seminata di guai e di pericoli; poichè il senso morale è abbastanza preciso e determinato nella più parte dei casi, ed ogni rilassamento di coscienza è una transazione, di cui le conseguenze sono facili a vedersi.

E la dignità personale che l'impiegato deve sentire, lo spingerà senza dubbio a respingere la troppo comoda dottrina dell'*Avanti!*.

LE FERROVIE DI STATO

Così presto? — Quando venne adottato per tutte le reti l'esercizio di Stato, ammonivamo, che, a parte gli altri difetti che avrebbe presentato, si avrebbe avuto senza dubbio una spesa maggiore, la quale avrebbe avuta la sua manifestazione in una crescente diminuzione della parte netta che sarebbe andata al Tesoro.

Credevamo però sinceramente che questo risultato non sarebbe emerso fino dai primi anni, perchè la stessa Amministrazione ferroviaria avrebbe cercato di evitare, almeno in sul principio, di far apparire la tendenza spendereccia, che è inevitabile conseguenza di un esercizio di Stato.

Invece, ecco già che anche il bilancio 1907-1908 dà un'altra falciata alla parte netta che sarebbe spettata al Tesoro, la quale scende così a 43 milioni di lire.

Si potrebbe qui ripetere una serie di considerazioni, corroborate da molti esempi, per dimostrare che in genere lo Stato non sa dare servizi nè buoni nè a buon mercato. Ma i volumi della famosa inchiesta Genala sono là e son la prova di questo inevitabile risultato, che oggi si verifica nel servizio ferroviario e domani si paleserà nel servizio telefonico assunto dallo Stato.

Ci sembra invece conveniente richiamare la attenzione degli studiosi di questi gravi problemi sulle cause che determinarono tali risultati. E' verissimo il concetto che, mentre nelle Società private domina l'interesse materiale di ottenere dei cospicui utili, nello Stato tale interesse manca poichè i funzionari non hanno alcuno stimolo per cercare che sieno migliori i risultati finanziari dell'azienda. Questo concetto non doveva nel caso della Amministrazione ferroviaria italiana mostrare subito almeno la sua influenza, giacchè è noto che coloro i quali sono a capo della azienda stessa avevano tutte le ragioni perchè, almeno in sul principio, l'esercizio di Stato non mostrasse tale deficienza di saggia amministrazione.

Per cui nasce il dubbio se non vi sia qualche cosa di non regolare nel complicato congegno di quella grande azienda. Il Direttore Generale spiega la diminuzione degli utili coll'aumento del traffico il quale aumento non basterebbe a compensare le maggiori spese che esso stesso determina; ma nessuna parola della relazione che pubblichiamo più innanzi lascia credere che si tratti di un fatto transitorio, il quale tra breve potrà cessare. Il che adunque vuol dire che gli aumenti del traffico traggono con sé una serie di necessari provvedimenti che vanno al di là dell'aumento stesso.

Ora è ben vero che il Direttore Generale delle Ferrovie di Stato porta gli esempi dall'estero, dove le cose procedono in egual modo o quasi, ma non ha aggiunto alla esemplificazione la prova tecnica della inevitabilità del fatto. Anche l'on. Rubini in una sua relazione sulla legge di assestamento del bilancio, ha dimostrato che le spese derivanti dall'aumento del traffico sono superiori all'ammontare dell'aumento stesso. Ma anche quella dell'on. Rubini era una semplice affermazione di un fatto, non già la dimostrazione delle cause determinanti il fatto stesso. E siccome crediamo che nè il Comm. Bianchi, nè l'on. Rubini intendano di elevare a dottrina questo rapporto tra le spese e l'aumento dei prodotti, e senz'altro ammettere che esso sia un canone indiscutibile ed immutabile, così ci permettiamo di domandare se non sia il caso di dare al paese interessato, una conveniente spiegazione del fatto.

Si capisce perfettamente che non vi possa essere una precisa corrispondenza tra ciascuna

unità di aumento del traffico e ciascuna unità di relativa spesa; se in una stazione, ad esempio, il piano caricatore non basta al traffico, bisognerà farne un altro, ma è naturale e giusto che il nuovo sia abbastanza grande in previsione di bisogni futuri. Ma lo sbilancio che ne deriva non potrebbe essere che transitorio, in quanto che, l'ulteriore aumento del traffico trova il piano caricatore bello e pronto e non necessita quindi alcuna nuova spesa corrispondente.

Così dicasi se si fornisce un nuovo impiegato ad una stazione; il suo lavoro non solo coprirà la deficienza del momento, ma servirà anche fino ad un certo punto per gli aumenti avvenire.

Nasce quindi il sospetto che i fatti già accertati in molte amministrazioni ferroviarie di un aumento di spesa superiori ad un aumento del traffico, derivino da una tendenza delle amministrazioni stesse a premunirsi verso gli aumenti ulteriori, allargando la spesa più che non lo richiedano le esigenze del momento. Il quale sistema è certamente lodevole giacché è previdente, ma a due condizioni: — la prima che vi sia contenuta la spesa entro certi limiti ragionevoli; — la seconda che non vi sieno ragioni per credere che l'aumento del traffico sia un fatto provvisorio a cui possa succedere un ristagno o peggio un regresso.

Ora è da temersi assai, per alcuni fatti che sono venuti a conoscenza del pubblico, che le Amministrazioni ferroviarie dello Stato in genere, e quella italiana soprattutto, abbiano un poco peccato di questa larghezza nel seguire e prevenire l'aumento dei prodotti, ed abbiano quindi volute delle spese che non erano contenute nei limiti convenienti.

Se ammettiamo che una tendenza del traffico all'aumento domandi due specie di spese: — quelle per soddisfare l'aumento stesso; — e quelle per soddisfare ai probabili aumenti futuri, è chiaro che, ove questa seconda parte venga in qualche modo esagerata nei periodi di tendenza all'aumento, si viene a caricare l'aumento stesso di una quota di spesa che dovrà servire agli aumenti futuri.

Nessuna considerazione porta su questo punto la relazione del Direttore Generale delle ferrovie dello Stato, onde è a ritenersi, essendo impossibile che potesse sfuggire alla attenzione dell'egregio uomo, che non sia tale da meritare di essere annoverata veramente tra le cause del fenomeno.

E allora non vi è che un'altra ipotesi come conseguenza delle considerazioni fatte; quella cioè, che il servizio ferroviario sia diverso nella sua essenza economica da ogni altro servizio e che il principio dominante, che commercialmente debba essere il costo di produzione minore quanto maggiore è il consumo, vada per il servizio ferroviario mutato nel senso che il costo di produzione sia maggiore, quanto maggiore è il consumo. Ma in tal caso, non potendosi presumere che l'azienda ferroviaria abbia in sé un germe roditore che ne renderebbe a lungo andare impossibile la esistenza, vuol dire che bisogna stabilire delle tariffe che sieno compensatrici di questo eccezionale difetto che hanno le aziende ferroviarie.

Il dilemma ci pare semplice; se dobbiamo

desiderare e sperare che il traffico aumenti, e se è accertato che il maggiore reddito domanda una spesa ancora maggiore, bisogna o rassegnarsi a vedere a poco a poco sparire dal bilancio il reddito netto delle ferrovie, ovvero modificare le tariffe alzandole quanto più si sviluppa il traffico.

Questo secondo corno del dilemma sembrerà assurdo, ma per quanto lo sembri anche a noi, lo troviamo inesorabilmente logico, a meno che l'Amministrazione ferroviaria non ci dimostri quali sono le cause determinanti una maggior spesa a paragone del maggior prodotto, e non ci provi che tali cause sono transitorie.

Casse di risparmio in Italia

(SIENA)

Il provveditore del Monte dei Paschi, nell'anno 1833, presentava alla Deputazione amministratrice di questo il progetto per l'istituzione di una Cassa di risparmio, dimostrando che, con l'aggregamento di essa al Monte, si sarebbe evitato di doverle assegnare un capitale di fondazione, si sarebbe diminuita la spesa del funzionamento, e sopra tutto si sarebbe fornita ai depositanti la garanzia morale e materiale derivante dal credito e dai capitali del Monte, il quale avrebbe pure potuto offrire utile impiego per i capitali esuberanti. Lo statuto fu approvato con rescritto granducale del 23 agosto 1833 e, la Cassa cominciò le sue operazioni il 3 gennaio 1834, raccogliendo in quel giorno le prime lire 829.64 di risparmi.

Mentre prima la Cassa per lungo tempo ha fatto diretta parte, quantunque con gestione distinta del Monte dei Paschi con regio decreto 20 marzo 1902 veniva costituita in ente autonomo, riconoscendone un patrimonio proprio accumulato cogli utili dalla sua origine, in lire 744,204.52. L'Istituto è sempre però connesso al Monte dei Paschi: il suo speciale Consiglio d'amministrazione è nominato nel proprio seno dalla Deputazione del Monte, e il direttore della Cassa è alla dipendenza del provveditore, il quale conserva di fronte ad essa l'alta supremazia e ne detiene la rappresentanza legale. Il Monte, gloriosa istituzione cittadina, è soggetto alla soprintendenza ed alla tutela del Comune di Siena, che elegge la Deputazione amministratrice, e nomina, su proposta di questa, gli impiegati: così anche la Cassa è di fatto sottoposta alla tutela della rappresentanza comunale, come sezione del Monte.

L'interesse sui depositi variò nei 72 anni di vita numerose volte, come dallo specchio seguente:

dal 1° gennaio 1834	4.—
» 1° » 1835	3.50
» 1° maggio 1842	3.25
» 1° luglio 1847	3.—
» 1° » 1848	3.50
» 1° gennaio 1849	3.75
» 1° giugno 1849	4.50
» 1° gennaio 1851	4.—
» 1° marzo 1853	3.50
» 1° sett. 1862	4.—

dal 1° gennaio 1864	4.25
» 1° » 1865	4.50
» 1° luglio 1872	4.—
» 1° gennaio 1880	3.50
» 1° » 1899	3.25
» 1° sett. 1902	3.—
» 1° luglio 1905	2.75

I pochi libretti speciali nominativi, creati nel 1902, godono un frutto superiore di 0.50 per cento ai depositi ordinari.

Il primo anno di esercizio (1834) si chiuse con 1146 libretti portanti un credito di lire 85,603.35, e la chiusura del 1904, settant'anni dopo, con 20058 libretti per un credito di lire 10,961,746.23 senza contare i depositi in conto corrente per L. 935,725.69. Nelle somme indicate sono comprese anche le affiliate e le succursali che la Cassa ha sparso nelle due provincie di Siena e di Grosseto. Alla stessa epoca, il patrimonio, accrescendosi parallelamente, ascendeva a lire 1,611,489.50, pari a quasi un settimo dei depositi: il vistoso aumento patrimoniale che appare dal confronto fra il 1900 e il 1904 deriva dalla fusione della Cassa col Credito agricolo seguita nel 1902.

Nei primi anni che seguirono la fondazione la Cassa passava le somme depositate all'azienda del Monte Pio, esso pure annesso al Monte dei Paschi, che le corrispondeva un interesse di 0.50 per cento superiore a quello pagato ai depositanti, e le impiegava nei prestiti sopra pegno, sua propria operazione, ovvero nello sconto di crediti liquidi per lavori fatti eseguire da Comunità o da altre pubbliche amministrazioni.

Così fu per otto anni, ma, accresciuta l'affluenza dei depositi e non bastando l'impiego offerto dal Monte Pio, si aperse allora ad essi il Monte dei Paschi propriamente detto, usando alla Cassa il trattamento di favore di rendere per lei immediatamente fruttifere le somme depositate, mentre, per gli altri clienti, la decorrenza del frutto era subordinata all'effettivo impiego. Nel 1841 la Cassa cominciò a prestare qualche somma a Comuni consorziati per l'utile e civile opera della costruzione di strade: i prestiti ai Comuni divennero presto notevoli ed altri se ne aggiunsero a favore di opere pie. Nel 1842 prestò appoggio al sorgere della Banca di Sconto Senese, acquistando delle azioni di quell'Istituto, che per molti anni fa valido ausilio all'industria e al commercio locale e che altre volte fu in seguito sovvenuto dalla Cassa.

Questa nel 1853 iniziava altre nuove operazioni, scontando alcuni buoni a scadenza fissa, emessi da quel coraggioso e benemerito Comitato di cittadini che, per la costruzione della ferrovia centrale Toscana, non avevano esitato ad impegnare vistosa parte delle loro private sostanze in un'opera di così generale interesse. Questi sconti, continuati per vari anni, si convertirono poi in un prestito, garantito dal pegno del sussidio governativo concesso per la costruzione della ferrovia.

Nel 1863, cominciatasi ad aprire le succursali nelle provincie di Siena e di Grosseto, ed affluendo così sempre più copiosi i depositi cominciarono gli acquisti di effetti pubblici, ed altro caratteristico investimento fu offerto dal Credito agricolo, che il Monte dei Paschi istituì,

organizzandolo come una speciale sezione, autorizzata con regio decreto 15 giugno 1870, in base alla legge del 1869. La Cassa si obbligò a mutare al Credito agricolo lire 500,000 come capitale circolante, ed altre 500,000 a garanzia dell'emissione dei buoni agrari. Oltre a queste somme, altre ed in copia sempre maggiore fornì la Cassa al Credito agricolo, a misura che questo allargava le sue operazioni.

Tutti gli investimenti già enunciati furono regolati nelle loro proporzioni dallo statuto dell'anno 1891.

Però, avendo la legge 25 gennaio 1887 sul Credito agrario abrogata quella precedente del 1869, in base alla quale era stato organizzato il Credito agricolo, doveva cessare l'esercizio di questo col 1° gennaio 1897: e, quantunque di tale termine fosse dal Governo concessa due volte la proroga, tuttavia l'amministrazione riconobbe la necessità di abolire quella sezione, e riunirne le funzioni con la Cassa di risparmio, che aveva fornito i capitali per iniziarla e sostenerla. Quindi la Cassa fu, come si è detto, eretta in più larga autonomia con lo statuto approvato dal regio decreto 20 marzo 1902: esso, conservando il carattere di Istituto raccoglitore di risparmi, le consentiva, oltre i rinvestimenti antichi, quelli che sarebbero spettati al credito agricolo. Le operazioni attive permesse da tale statuto, che vige attualmente, sono le seguenti: mutui e conti correnti ipotecari a privati; mutui e conti correnti a favore di Comuni, Province ed Enti morali; cambiali e sovvenzioni a 6 mesi col rinnovo di un decimo, a vantaggio della *possidenza e dell'agricoltura*; sconto, acquisto e sovvenzioni su pegno di crediti liquidi contro pubbliche amministrazioni; anticipazioni su pegno di cartelle fondiariae ed agrarie, di derrate e prodotti agricoli di facile conservazione; sconto di canoni di fitto; prestiti agrari; acquisto di valori pubblici emessi o garantiti dallo Stato, dalle Province e dai Comuni; acquisto di cartelle fondiariae od agrarie; conti correnti ripetibili a vista presso Istituti di credito per le possibili eccedenze di cassa. In fine del 1904, i titoli rappresentavano oltre cinque dodicesimi del capitale investito: il portafoglio circa quattro.

Alla scelta dei rinvestimenti, più che il desiderio di lucro ha spinto la cura di essere utili alle popolazioni: e di fatto gli utili sono stati tenuti rispetto alle somme investite. Non è però che siansi sofferte perdite, dacché nessuna ne incontrò mai l'Istituto sino al 1878 e quelle incontrate poi (per meno di lire 350 mila in complesso) derivano per massima parte o da imprevedibili diminuzioni di valore di alcuni titoli o dai crediti cambiari assunti con l'annessione del Credito agricolo.

La parte avuta in vantaggio dell'agricoltura si svolse prima con la somministrazione di capitali al Credito agricolo già accennata, e che, dal 1869, ammontò alla vistosa cifra di oltre 17 milioni, e poi nell'azione diretta esplicata in seguito alla soppressione di quell'azienda: la *possidenza* e l'industria agraria furono soccorse con le anticipazioni contro pegno di cartelle e di prodotti agrari, ma specialmente, e in proporzione larghissima, con lo sconto di recapiti a favore di

proprietari, affittuari ed agricoltori. Per apprezzarne la portata, occorrerebbe esaminare insieme l'ammontare delle operazioni eseguite dal Credito agricolo e dalla Cassa, e se ne dedurrebbe facilmente l'importantissimo aiuto che ne ha tratto l'agricoltura nelle due provincie di Siena e Grosseto.

Tra le erogazioni annuali dell'Istituto, non poche vanno qui segnalate come dirette esse pure a beneficio dell'agricoltura: occorre però avvertire che nell'indicazione delle erogazioni si è tenuto altresì conto delle somme largite dal Credito agricolo, il quale, fondato con capitali della Cassa, si è alla fine compenetrato in essa. Nel 1877 fu bandito un concorso a premi di eccitamento per la piantagione di vigneti che, esaurito nel 1879 con sole lire 3600 di premi, dava per risultato l'impianto di otto ettari di vigne atte a produrre buoni vini da pasto ed a servire come modello ai possidenti che vogliono migliorare l'industria enologica; altro concorso aperto nel 1896 ed esaurito nel 1898, ebbe a scopo l'incoraggiamento alle bonifiche agricole nella provincia senese: furono dissodati oltre 92 ettari, con spesa di quasi lire 160,000; piantati 800 gelsi, 3400 ulivi e 113,300 viti, e tal risultato s'ottenne con una somma di premi di sole lire 25,000.

Altro concorso bandito nel 1898 ebbe per scopo il restauro e risanamento di case economiche in provincia di Siena: ebbe pure buon esito e i premi assegnati ammontarono alla somma di lire 22,540. Un quarto concorso per inalveamenti di fiumi e torrenti non ebbe pratico risultato,

Circa le pensioni, gl'impiegati più anziani sono sottoposti alle norme che regolano gli impiegati dello Stato: per quelli più recentemente assunti, è stato istituito il sistema dei conti individuali. Tali norme non sono speciali per gli impiegati della Cassa, ma comuni a tutti gli addetti al Monte dei Paschi, al quale essi pure sono dipendenti.

Del resto, e specialmente per quanto riguarda la parte presa dall'Istituto nelle opere di beneficenza e d'utilità pubblica, di previdenza e in genere nella economia nazionale, è impossibile delineare la figura della Cassa di risparmio senese senza connetterla con la storia del Monte dei Paschi, al quale dall'origine e permanentemente fu in modo inscindibile unita.

Le erogazioni gratuite del Monte, da un secolo e mezzo al 1954, ammontano a circa cinque milioni e mezzo, ed in questa somma il contributo della Cassa (da un trentennio) si calcola a circa lire 467.000. Il Monte dei Paschi è gloria italiana, più che vanto cittadino, ma Siena particolarmente ha risentito i vantaggi della sua secolare esistenza: può dirsi che a nessuna iniziativa, né economica né benefica, che a Siena sia nata esso sia stato estraneo, e molte dal Monte furono promosse e trassero vita e vigore. Così per conservare gli insigni monumenti artistici che fanno Siena famosa, per promuovere l'istruzione elementare, superiore, artistica, scientifica, professionale, per sostenere ogni esperimento di mutualità e di cooperazione, per sollevare le sofferenze umane, per migliorare le abitudini operaie e le condizioni dei lavoratori in genere. Il Monte dei Paschi fu nel 1883 tra gli

Istituti fondatori della Cassa Nazionale per gli infortuni degli operai sul lavoro, e ne assunse il servizio come Sede compartimentale per le provincie di Toscana, compresa Massa Carrara, e per l'Umbria. Mal 1900 ha altresì le funzioni di sede secondaria della Cassa Nazionale di previdenza per l'invalidità e la vecchiaia degli operai nelle due provincie di Siena e di Grosseto. Nè si può tacere che altra attiva ed importante sezione del Monte dei Paschi è il Credito fondiario, che fu tra i primi Istituti del genere in Italia, giovò largamente alla proprietà terriera anche fuori di Toscana, e si prestò altresì ad assumere lo speciale servizio dei mutui a favore dei danneggiati dal terremoto di Rieti e di Cittaducale.

Le benemeritenze del Monte dei Paschi non potrebbero davvero enumerarsi con poche parole: qui basterà dire che la Cassa di risparmio è divenuta parte importante e principale del nobile ed antico Istituto, e questo è darle già lode.

Vuolsi aggiungere che, quale raccoglitrice di risparmi, essa estende la sua azione a tutta la provincia di Siena ed a quella di Grosseto mediante 12 tra succursali ed affiliate: le più importanti tra queste sono Grosseto, Poggibonsi, Massa Marittima, Sinalunga e Chiusi. Per dare un'idea del lavoro compiuto da queste filiali, si noterà che, sopra il totale di 20,058 libretti per L. 10,961,746.23, esistenti (come già si disse) in fine del 1904, arpartenevano alle affiliate e succursali 6528 libretti per lire 3,415,564.50, cioè quasi un terzo del totale.

Tali i dati principali di questa fiorente Cassa di Risparmio toscana.

L'organizzazione della produzione

e vendita dei prodotti agrari in provincia di Cuneo ¹

Dopo aver parlato della produzione del vino in provincia di Cuneo, il Sig. Marco Cassini nel suo studio sull'organizzazione della produzione aggiunge che l'organizzazione che dobbiamo dare alla produzione e al commercio del vino la dobbiamo estendere all'uva da tavola ed alle frutta.

Diceva assai bene l'On. Ottavi in un discorso pronunciato alla vigilia della denuncia della clausola sul vino da parte dell'Austria-Ungheria, esaminando i paesi del mondo in cui la produzione enologica italiana ha mezzo di espandersi, che noi dobbiamo in tutti i modi agevolare il consumo dell'uva da tavola all'interno e all'estero, perchè con questo mezzo noi togliamo una quantità importantissima di materia prima alla vinificazione, pur ottenendone un rendimento copioso.

Nella Provincia di Cuneo — dice l'Autore — abbiamo notato una media di 15 milioni di Kg. di uva portata sui mercati e di 522,000 Kg. di uva da tavola. Dubitiamo assai che le cifre siano esatte, ad ogni modo esse rispondono scrupolosamente

(1) Continuaz., v. n. 1803.

mente alle statistiche da noi raccolte secondo le comunicazioni fatteci da vari Comuni della Provincia che hanno una tale produzione. Risulta dalle anzidette cifre che nella nostra Provincia si vende come uva da tavola il 30 per cento dell'uva che si produce, ma la qualità disponibile dovrebbe essere molto maggiore. Ad ogni modo la maggior quantità di uva possibile dovrebbe essere adibita a questo uso sia per le spedizioni nei centri più importanti di consumo, sia per essere consumata sul luogo in stabilimenti per la cura dell'uva.

Noi troviamo esempi della linea di condotta da seguire nella stessa nostra Italia, nel Piacentino, nel Veronese, in qualche Cooperativa Piemontese, nella costa Abruzzese, nel Napoletano, ed in Francia, a Nantes, dove il Sindacato dei giardinieri, fondato con un capitale di sole 15,000 lire, paga in generale ai suoi aderenti il 10 per cento sopra il prezzo corrente dei mercati, e divide ancora, a fine d'esercizio, il 10 per cento dell'importo degli acquisti; (la Società fa delle grandi spedizioni in Inghilterra); a Hyères, dove il Sindacato dei produttori giardinieri spedisce a Parigi e nelle grandi città dei legumi, delle primizie e dei fiori; a Mauris, dove esiste una Società per la vendita degli asparagi; a Comptal ed a Plougastel, dove si è arrivati a spedire sul mercato di Londra e in Svizzera diversi milioni di chilogrammi di fragole; e finalmente le Cooperative di agricoltori di Lot e Garonne, di Grolay e di Gaillon, che mandano frutta e legumi sul mercato di Londra.

Ma che cosa è mai la Francia, domanda il sig. Cassin, che cosa è mai l'Italia in fatto di organizzazione, di fronte alla Nazione Americana?

Negli Stati Uniti le Associazioni cooperative costituentesi per la vendita della frutta, sono innumerevoli. La più importante di queste associazioni è la « Southern California Fruit Exchange », che ha fatto in questi ultimi anni per 65 milioni di affari annuali; nel solo anno 1900-901 essa ha mandato nelle grandi città dell'Est 11,000 vagoni di aranci.

La maggiore preoccupazione delle grandi organizzazioni agrarie americane è di spedire celeremente e al massimo buon mercato, i prodotti di prima scelta sui mercati del Nord d'Europa; aiutata dai loro Governi, esse hanno ottenuto la celerità massima nei trasporti e la riduzione delle tariffe per cui è veramente enorme che il trasporto del burro e della frutta sul mercato Inglese, costi meno dal Canada, dall'Australia, dall'Argentina, che dall'Italia.

Per facilitare le operazioni di sdoganamento all'estero, basterebbero pochi impiegati in più, che al caso gli speditori pagherebbero ben volentieri con una piccola soprattassa per diritti doganali. La resa accelerata darebbe ancora un altro notevole vantaggio all'agricoltura. Molte uve bianche poco adatte alla vinificazione, perchè non dotate di sufficiente alcool, e anche pochissimo resistenti al trasporto, potrebbero venire spedite nei mercati esteri più vicini, ove potrebbero vendersi relativamente a buon mercato.

La resa accelerata diminuirebbe inoltre sensibilmente le spese di imballaggio, che ora sono di circa L. 12 al quintale, e che potrebbero ridursi alla metà. Così quando riusciremo a dare

uva da tavola al costo minimo possibile, otterremo un aumento di consumo che si opina possa raggiungere il doppio di quello attuale, mentre riusciremo a vincere anche la concorrenza delle altre nazioni.

E, circa alla riduzione delle tariffe di trasporto, lo stesso intelligente esportatore, signor Parisio Teodori, osserva che si dovrebbero ottenere dagli Stati alleati tariffe più modiche, almeno per le uve da tavola, e sul percorso italiano, per il trasporto di queste coi treni diretti, non si dovrebbe pagare alcuna soprattassa. Attualmente le derrate spedite coi treni diretti pagano una soprattassa del 5 per cento e tale soprattassa è quasi proibitiva per i trasporti in parola.

Pensi il Governo che alla viticoltura italiana serri aiuti si impongono e sarebbe equo che le uve avessero lo stesso trattamento di tariffa degli agrumi, che pagano in confronto delle uve circa la metà; è giusto che molto si sia fatto per agevolare la tariffa ferroviaria a favore degli agrumi, ma è altrettanto giusto che si faccia scomparire la stridente disparità di trattamento fra le due voci. Colla celerità dei trasporti ed anzitutto colla modicità delle tariffe si può dunque aumentare considerevolmente l'esportazione delle uve da tavola, che per le loro qualità alcooliche sono le meno adatte alla vinificazione, ed ingombrano maggiormente il mercato interno.

* *

L'organizzazione! — conclude l'Autore — E' sempre lo stesso grande principio che si invoca, è il grande mezzo di cui si sono valse gli altri paesi più civili, a cui si pensa finalmente di far ricorso, è l'unico rimedio alla nostra stasi, per non dire crisi, chè forse vera crisi non v'è, ma v'è il bisogno profondamente sentito di dare ai nostri prodotti quelle remunerazioni che consentiranno di elevare il tenore di vita delle classi rurali meno abbienti e di fare viepiù prospera e fiorente la nostra agricoltura.

La Provincia di Cuneo si trova poi in condizioni, direi così privilegiate di fronte alle consorelle d'Italia, per l'esportazione dei suoi prodotti del latte, del suo burro, del suo pollame e delle sue frutta. Ad un modesto lavoro organizzativo corrisponderebbero prontamente larghi compensi perchè essa ha la immensa fortuna di trovarsi a pochi passi da regioni fiorenti e ricche, popolate e fortemente consumatrici dei prodotti che noi in larga copia possiamo loro mandare, cioè la Liguria ed i Dipartimenti francesi delle Alpi Marittime, del Varo e delle Bocche del Rodano.

In una delle ultime riunioni del Congresso degli agricoltori italiani, nel Congresso di Brescia di due anni fa, si è fatto voto che con opportuni ritocchi alle tariffe ferroviarie venga facilitato lo smercio del burro nella riviera meridionale francese tenendosi soprattutto presente il sentitissimo bisogno di vagoni refrigeranti.

Ad oltre 500 Km. da questi luoghi di consumo, amici dell'agricoltura e del caseificio studiano il mezzo di collocare i loro prodotti su questi ricchi mercati, mentre noi che vi siamo alle porte e che fra pochi anni vi potremo por-

tare in poche ore le esuberanti produzioni di 250,000 ettari di praterie e di pascoli della nostra Provincia, non ce ne diamo per inteso. Peggiore abbandono dei nostri più vitali interessi, dice il sig. Cassin, non si potrebbe davvero immaginare!

Noi ci intestiamo in culture che molte volte ci espongono a gravi delusioni, portate dalle stagioni poco favorevoli; facciamo un'esportazione considerevole in Francia di paglia e di fieno, del buon fieno delle nostre belle valli e delle lussureggianti pendici delle nostre Alpi, e trascuriamo quella produzione di bestiame e latte, che da sole potrebbero grandemente contribuire alla ricchezza dei nostri paesi di montagna, i quali d'inverno si spopolano, se pure non si spopolano perennemente, portando ad altre nazioni il contributo di una preziosissima mano d'opera, della quale noi pure abbiamo tanto bisogno.

Pur troppo è lo spirito del nostro agricoltore che non è maturo alla concezione dell'agricoltura veramente moderna; è certamente difetto di istruzione, di cultura che non è diffusa, è assenza completa di scuole speciali, come ad esempio di caseificio, mentre è non solo necessario, ma urgentissimo che non si ritardi a fondarne una in Cuneo. Non che non si siano fatti molti progressi mercè i concimi chimici, le sementi selezionate e l'uso di macchine agrarie più perfette, ma non è penetrato il concetto pratico della trasformazione delle culture, là ove ne è più urgente il bisogno, non è penetrato il principio della trasformazione industriale dei prodotti per cui importa compiere tutto il ciclo evolutivo industriale che ad essi si riferisce.

Prima il prodotto naturale, cui le sollecitudini dell'agricoltore moderno hanno dato la forza e lo sviluppo desiderato, poi il prodotto trasformato, se occorre, perchè più gradito, più ricercato, più costoso; in seguito il collocamento del prodotto stesso, seguendolo nel luogo di consumo, perchè vi giunga sicuro, non adulterato, in eccellenti condizioni, mercè solidi ed eleganti imballaggi.

Questa è stata la forza e la fortuna dell'agricoltura Danese, la quale non ha mai ingannato un cliente promettendo un prodotto perfetto e mandandone uno che perfetto non fosse, e questa sarà la nostra forza e la nostra fortuna se noi seguiremo tale ammaestramento.

Vi ha chi afferma che l'esportazione è cosa che più interessa i negozianti che gli agricoltori, ma tale affermazione è smentita dalle tradizioni dei paesi, che sono i più grandi esportatori di prodotti agrari.

Per l'Autore l'interesse è massimo, e per gli uni e per gli altri, perchè il commercio è il più efficace elemento d'integrazione del più grande sviluppo industriale agrario, quando specialmente esso risponda a quelle condizioni che fecero prospera e gigante l'esportazione Danese. Ma non si dimentichi che, strettamente congiunta colla fortuna dei commercianti e degli agricoltori, è la fortuna della Patria, è lo sviluppo della sua ricchezza, della sua prosperità economica, ragione per cui l'interesse per una poderosa organizzazione dell'esportazione di un popolo, costituisce uno dei primi e dei più grandi interessi nazionali.

Ciò spiega la parte essenziale che hanno preso gli Stati più progrediti, a gettare le direttive di una esportazione remuneratrice e ad impartire gli insegnamenti che vennero creati per compiere l'educazione degli agricoltori, così come coll'insegnamento professionale si è creata l'educazione delle classi commerciali ed industriali.

L'Autore dice che non è suo compito quello di entrare in un altro vasto campo, quello dell'istruzione elementare teorica e pratica ai nostri contadini (questione questa che meriterebbe una lunghissima, esauriente trattazione), ma non gli è possibile non accennare, oltre ai grandi progressi ottenuti nell'insegnamento elementare rurale in tutti i paesi più civili, alla scuola Ménagère Schonbul e Weggis in Svizzera, fondata nel 1890 (un vero asilo di pace gioiosa) ed alle altre numerose scuole Ménagères Svizzere, nonchè alla scuola superiore di Berna, alle scuole Ménagères agricole di Overyssche, di Héverlé presso Luvain, a Brugelette, ed a Bonchottes Anvers nel Belgio, alle scuole di Kew Garden in Inghilterra, ed alle nove scuole ambulanti della Fiandra occidentale.

Non parliamo della Danimarca, dove il lavoratore della terra non è soltanto istruito gratuitamente, ma riceve — nelle minori scuole agrarie — un sussidio di L. 34 mensili, adatte per possedere un piccolo podere. Basterà che anticipi un decimo della somma occorrente; lo Stato gli farà credito del resto. In Austria, negli Stati Uniti, al Canada, sonvi esempi splendidi dei mezzi a cui ricorrono i paesi, i quali sanno veramente agire e comprendono che senza l'istruzione è inutile cercare di ottenere i miracoli di una forte organizzazione, la quale è incompatibile coll'ignoranza, coi pregiudizi e colla diffidenza contro tutto ciò che è progresso.

Facciamo quindi voti che sorgano presto anche nella nostra Provincia simili istituti, i quali riescano a far penetrare nelle nostre campagne la parola luminosa della scienza liberatrice, che sappiano integrare la propaganda delle Cattedre ambulanti, a favore dell'Associazione e delle Istituzioni cooperative, le grandi liberatrici delle coscienze delle nostre plebi rurali!

Il Sig. Cassin termina il suo studio con un opportuno cenno sui mezzi di completare e perfezionare l'educazione nostra in fatto di collocamento dei nostri prodotti del suolo.

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

Fausto Nicolini. — *Il pensiero dell'abate Galiani.*
— Bari, G. Laterza e figli, 1909 pag. 442 (L. 5).

L'Autore con eccellente pensiero ha raccolto, fra tutti gli scritti dell'abate Galiani, alcuni brani facendone una specie di antologia. Comincia con alcune parti del trattato « della moneta » e con parte dei « dialogues sur le commerce des blés » scritto e riprodotto in lingua francese, prosegue con brani del trattato « de' doveri de' principi neutrali » e termina la parte degli scritti econo-

mici e politici con una parte del libro « Lodi di papa Benedetto XIV ». Una seconda parte nella quale non sono esclusi nè scritti di economia nè di politica, è intitolata « pensieri, apologhi e dialoghi », alcuni di questi scritti sono in italiano, altri in francese. Una terza parte contiene alcuni scritti filologici e letterari.

L'Autore poi ha aggiunto un accurato saggio bibliografico diviso in due parti: la prima riguarda le edizioni, ristampe, traduzioni e manoscritti delle opere di Galiani; la seconda comprende lavori e giudizi intorno al Galiani.

In genere queste Antologie non servono a dare una chiara idea degli scritti di un Autore così fecondo ed in tante parti così originale come fu il Galiani, ma non si può a meno di convenire che il Sig. Niccolini ha saputo scegliere con molto criterio le parti pubblicate, così da dare fisionomia al suo scrittore e rendere simpatica l'opera, che è pubblicata nella ormai nota Biblioteca di cultura diversa di cui sono editori solerti ed intelligenti i Laterza di Bari.

Enrico Castelnuovo. - *Manuale di Istituzioni Commerciali.* — Milano, Dr. Fr. Vallardi, 1908, pag. 372, (L. 3).

L'Autore non ha preteso certo di fare un trattato di diritto commerciale, e nemmeno un trattato di istituzioni commerciali; ha anzi intitolato il suo lavoro modestamente col nome manuale, ma anche così considerato si rileva subito l'unghia del leone, che ha completamente assimilata la sua materia e la espone con limpidezza e con lucidità veramente encomiabili.

Basta leggere la prima parte che parla del commercio in genere e degli elementi della compravendita commerciale, per apprezzare tutta la sintetica e chiara perspicuità delle definizioni e delle brevi illustrazioni.

La seconda parte tratta di ciò che si attiene alle comunicazioni ed ai trasporti: la terza delle dogane e della legislazione doganale; la quarta delle monete e delle convenzioni monetarie; vengono poi quattro capitoli sul credito e cambio, materia difficilissima ed esposta con grande semplicità e sicurezza. La sesta parte riguarda le associazioni commerciali, la settima dei vari modi di esercitare la compravendita e finalmente le due ultime parti trattano del commercio bancario e della speculazione di Borsa.

Come vedono i lettori il manuale è completo ed è degno dell'Autore.

Prof. J. Chastin. - *Les trusts et les syndicats de producteurs.* — Paris, F. Alcam, 1909, pag. 304 (6 fr.).

Questo importante lavoro è diviso in tre libri, ciascuno dei quali contiene dati preziosi ed osservazioni notevoli sull'argomento, che in questo nostro periodo contemporaneo occupa tanti scrittori di cose economiche.

Il primo libro è consacrato ad una storia accurata e basata il più spesso su documenti ufficiali, dei sindacati di produttori; l'Autore risale a tempi molto lontani per trovare la origine di tali associazioni dei produttori, ma necessariamente questa parte della storia è fatta a grandi

tratti e poca relazione essa può avere coi *trust* moderni. Viene poi l'Autore alla storia contemporanea e la divide secondo i paesi; rivolge un capitolo alla Germania ed all'Austria, uno alla Francia, al Belgio, all'Italia, alla Spagna ed alla Russia, un capitolo per l'Inghilterra ed uno per gli Stati Uniti. Per ciò che riguarda l'Italia, l'Autore si mostra abbastanza diligente, ricorda l'Agenzia commissionaria metallurgica, l'Unione zuccheri ed altre minori, dimenticando però forse il più vecchio sindacato, quello sulle fabbriche unite di fiammiferi.

Il secondo libro intitolato « i sindacati dal punto di vista economico » è una imparziale rivista degli effetti economici di quelle istituzioni rispetto alla concorrenza, ai prezzi ed ai salari; l'ultimo capitolo di questo libro esamina i sindacati dal punto di vista finanziario e soprattutto rispetto alla crisi del 1903 e 1907. Qui l'Autore distingue i sindacati di *difesa* da quelli di *speculazione* e, mentre crede utili le leggi restrittive per questi ultimi, ritiene invece che sieno vantaggiosi e vadano dalle leggi protetti i sindacati di difesa.

L'ultimo libro riguarda i sindacati dal punto di vista sociale, e trova che così per quanto concerne i singoli individui operai, come per quanto concerne lo Stato, i *trust* costituiscono un progresso sociale che non va trascurato.

A. Pflughart. - *Die schweizerische Uhreindustrie.* — Leipzig, Duncker et Humblot, 1908, pag. 203 (M. 5).

Come già promette il fatto della pubblicazione di questo lavoro nella notissima raccolta *Staats und Sozialwissenschaftliche Forschungen*, diretta dallo Schmoller e dal Sering, ci troviamo sottocchio una diligente ed interessante monografia sopra la industria degli orologi in Svizzera.

L'Autore ne spiega l'origine cantone per cantone dove tale industria è vigente; quindi tratta del suo sviluppo e dei rapporti tra i lavoratori ed i padroni nel nostro tempo.

Molto interessante è l'ultimo capitolo che occupa due terzi quasi del volume nel quale l'Autore descrive ed analizza il sistema dell'« *établissage* »; si chiama « *établisseur* », spiega l'Autore, « *der die Uhr herstellt* », colui che stabilisce ed ordina la specie di orologi che debbono essere costruiti in prevalenza. Questo argomento dà modo all'Autore di fare una accurata e completa descrizione di tutte le singole specie di orologi e delle singole operazioni in cui si divide la fabbricazione.

J.

RIVISTA ECONOMICA E FINANZIARIA

— La situazione delle Casse di risparmio francesi nel 1907, secondo i risultati provvisori pubblicati dal Ministero del lavoro sulle operazioni delle casse di risparmio ordinarie nel 1907, al 31 dicembre ultimo si riassumeva come segue:

Al 31 dicembre 1906 esistevano e funzionavano 549 casse con 1,257 succursali od uffici au-

siliari e 165 esattorie, di cui avevano utilizzato il concorso, quindi un totale di 2241 uffici. Nel 1907 non è stata creata alcuna cassa e nessuna ne venne soppressa; circa 40 succursali sono state impiantate, ciò che ne porta il numero a 1,567. Il numero delle esattorie che parteciparono alle operazioni delle casse di risparmio, sembra non abbia sorpassato le 165. Si avrebbe, di conseguenza, un totale di 2,281 uffici.

Nel 1907 sono stati aperti 505,332 libretti, ciò che fa ammontare il totale 7,793,816. Nel 1906 se ne erano aperti 478,678 con un numero totale di 7,668,024; quindi un aumento nel 1907, di 26,460 sul numero dei libretti aperti durante l'anno e di 125,792 sul numero totale.

In merito ai versamenti ed ai ritiri si hanno i risultati seguenti: nel 1907 la cifra dei versamenti è stata di 793,660,450 fr., quello dei rimborsi di 711,662,423 fr. Il saldo dovuto ai depositanti ammontava a 3,637,957,887 fr. Nel 1906 la cifra dei versamenti è stata di 753,917,247 fr., quella dei rimborsi di 771,708,972 fr. Il saldo dovuto ai depositanti ammontava a 3,434,081,785 franchi.

Non sono compresi in queste cifre i rimborsi alla Cassa pensioni per la vecchiaia per effetto della prescrizione, nè quelli effettuati in acquisti di rendita, sia d'ufficio per riduzione dei conti sorpassanti il maximum, sia su domanda dei depositanti.

— Il Ministro delle finanze ha presentato all'ufficio della Duma un progetto di **prestito russo estero** di 450,000,000 di rubli. Il ministro propone di discutere questo progetto in seduta segreta.

Per ragioni finora tenute segrete, nessuna dichiarazione ufficiale è stata fatta finora circa la presentazione alla Duma del progetto di prestito estero di 450 milioni di rubli. Tutti i giornali annunziano la presentazione del progetto che hanno saputo da fonte privata. Si commentano molto le riserve dei circoli ufficiali a questo riguardo.

— Il Ministro delle Colonie depose alla Camera un progetto di legge in vista di autorizzare la Colonia del Congo Francese a contrarre un **prestito del Congo Francese** di 21 milioni; progetto che è controfirmato dal Ministro delle finanze.

L'insieme dei diversi studi e lavori importerà una spesa di circa franchi 19,500,000, alla quale bisogna aggiungere franchi 1,500,000, destinati al rimborso del prestito del 1900, ciò che forma un totale di 21 milioni.

— Si annunzia la prossima emissione di 500 milioni di franchi in obbligazioni della Banca industriale del Giappone col 5 per cento di interesse garantito dal Governo giapponese, e al prezzo di circa 97 per cento. Il **prestito giapponese** che sarà probabilmente emesso metà a Parigi e metà a Londra, è quasi intieramente destinato allo sviluppo industriale della Corea.

— Ecco alcune notizie sulla **situazione finanziaria greca**.

Le entrate dell'amministrazione del Debito

ellenico nel passato agosto ammontarono a 2,109,201 dramme contro 2,654,094 dell'agosto 1907.

Il totale delle entrate negli otto primi mesi dell'anno corrente fu di 20,786,005 dramme e 572,607 franchi, contro dramme 20,118,560 e 786,391 franchi nel periodo corrispondente dell'anno scorso.

L'avanzo, relativamente al minimum stabilito coll'accordo del 1898, ammonta a 2,145,792 dramme, contro 1,702,981 nell'anno passato.

— La sottoscrizione alla prima rata di lire 1,873,000 pesete del **prestito municipale di Madrid** di 37 milioni in obbligazioni di pes. 100 a 4 e mezzo per cento, ebbe luogo mercoledì 11 corrente presso la Banca di Spagna.

La quantità sottoscritta fu di 52,803,500 pesete, ossia 28 volte la somma richiesta.

Principali sottoscrittori il Credito Lione per 13,700,000 pesete, la Banca Spagnuola di credito per 8 milioni, il Banco ispano-americano per 10,500,000, la Casa Alfaro per 2 milioni, la Banca spagnuola del Rio della Plata per 1,075,000 la Banca ipotecaria di Spagna per 272 mila, ed il resto privati cittadini.

— Il Ministro delle finanze essendo stato interrogato alla Camera sull'ammontare dei titoli del **debito pubblico belga** emessi dopo il 1° gennaio 1908, sull'ammontare ammortizzato da quest'epoca e sull'ammontare dei buoni del Tesoro in circolazione, ha dato la seguente risposta:

1° Il capitale del debito emesso durante il periodo dal 1° gennaio al 10 novembre 1908 ammonta a 71,862,100 di franchi a 3 per cento.

2° L'ammontare dei buoni del Tesoro in circolazione al 10 novembre 1908 è di 171,510,000; esso era al 1° gennaio di quest'anno di 51,020,000 di franchi.

3° Il capitale del debito ammortizzato nel periodo dal 1° gennaio al 10 novembre ammonta a 11,726,000 franchi, e il valore del nostro portafoglio alla Banca Nazionale è di 37,001,530 di franchi in data 10 novembre.

— Riportiamo alcuni dati sul **commercio industriale di Malta nel 1907**, specialmente nei riguardi dell'Italia.

Da un diffuso rapporto consolare inglese rileviamo che Malta s'è risentita anch'essa della crisi che l'Europa ha quest'anno attraversato: il suo consumo è stato nel 1907 di sterline 7,096,800, contro sterline 8,388,492 nel 1906.

Il maggiore importatore è naturalmente, l'Inghilterra; ma il secondo posto spetta, poco naturalmente, all'Austria-Ungheria e il terzo alla Germania, mentre l'Italia che ha la fortuna della posizione geografica, non arriva che quarta. L'Austria gode il primato nell'importazione dello zucchero (80 per cento dell'importazione totale), ma la sua eccellente posizione nell'importazione degli spiriti (37 per cento) potrebbe essere compromessa da una energica e oculata concorrenza italiana. Anche nel petrolio, il transito italiano dovrebbe contare qualche cosa, mentre oggi tutto il prodotto arriva a Malta via Fiume.

Nè miglior posto ha la navigazione italiana: nel 1907 sono approdate a Malta 1131 navi inglesi per 2,457,000 tonnellate di portata; 246

germaniche con 378,246 tonnellate; 463 austro-ungariche con 310,787 tonnellate; 191 italiane con 241,862 tonnellate.

— Pubblichiamo i dati circa il **credito fondiario egiziano nel 1906.**

Gli utili delle operazioni sociali durante l'esercizio chiuso il 31 ottobre 1907 hanno raggiunto la cifra di lire egiziane 432,727, delle quali 221,807 sono state devolute per pagare alle 400,000 azioni liberate di 250 fr. l'interesse statutario del 6 per cento. Della somma rimanente il 10 per cento è destinato alla riserva, il 5 per cento al consiglio d'amministrazione, il 15 per cento ai fondatori e il 79 per cento alle azioni. Queste adunque ebbero un dividendo di 24 fr. e i fondatori 41 fr.

Nel corso dell'esercizio sono state collocate 100,000 obbligazioni al 3 per cento, di 500 fr. e 14,986 obbligazioni al 3 per cento a lotti di 250 fr. facenti parte della seconda serie di 400,000 titoli creati nel 1903. La vendita di questi essendo stata effettuata sotto la pari, il conto di questa serie è creditore di 157,918 lire egiziane.

Le riserve raggiunsero 1,028,091 lire egiziane, di cui 57,318 L. E., di riserva statutaria, impiegate in titoli del debito privilegiato e 970,773 L. E. di riserva straordinaria.

Il prodotto dei prestiti ipotecari, conti correnti di banca, ecc., ha raggiunto 1,345,222 L. E. per un compenso di oneri obbligatori e di spese generali di 912,495 L. E., quindi il beneficio, di cui sopra, di 432,727 L. E.

La situazione al 31 ottobre 1907 presenta un attivo di 29,632,377 ed un passivo di 29,199,650 L. E. di guisa che l'eccedenza attiva, è come si è visto, di 432,727 lire egiziane.

— Pubblichiamo alcune notizie importanti circa le **condizioni economiche della colonia Eritrea.**

Dal *Bullettino Ufficiale* della colonia si rilevano i seguenti dati al riguardo del commercio di importazione, esportazione e transito e del movimento della navigazione, di quella Colonia per l'anno 1907, secondo le statistiche compilate dalla Dogana di Massaua.

L'importazione ammontò a L. 10,605,877, l'esportazione fu di L. 2,188,205, il valore delle merci in transito raggiunse la somma di lire 2,122,384.

Dall'Italia furono importate merci per un valore di L. 4,853,546, fra le quali sono principalmente da notare il vino L. 356,161, lo spirito dolcificato L. 51,484, l'olio d'oliva L. 60,361, i prodotti chimici e generi medicinali L. 100,986, le cotonate L. 2,898,136, i legnami lire 132,742, i lavori in ferro e metallo diverso lire 173,500, le mercerie L. 24,098.

Le principali merci importate dall'estero furono: le cotonate provenienti principalmente dalla via di Aden e dall'India L. 975,000, la dura, giuntavi principalmente dalla via di Aden e dall'India L. 1,437,430, i bestiami importati dall'Arabia L. 211,000. Le altre merci estere furono in varia misura importate per un valore complessivo di L. 3,123,900.

Le principali merci in esportazione furono le seguenti: gomma L. 21,723, di cui L. 6,355 per

l'Italia; pelli secche di bue L. 273,433, delle quali L. 106,522 per l'Italia e L. 154,218 per la Germania; pelli secche di capra e montone L. 287,566 destinate principalmente sulla via di Aden; noccioli di palma dum L. 167,493 principalmente per Trieste.

Fra le merci giunte e riesportate in transito figurano principalmente, il caffè lire 191,647, il tabacco greggio L. 1,115,752 le cotonate L. 372,000 le pelli secche di capra e montone lire 115,000, la dura L. 141,363.

Il movimento della navigazione viene così riassunto: Navigazione a vapore: Arrivi n. 141, di cui 78 di bandiera italiana; 2 id. germanica; 60 id. inglese, 1 id. ottomana.

Tonnellate di stazza 123,642. Merce sbarcata tonn. 25,807.

Navigazione indigena a vela. Arrivi n. 1289, di cui 993 di bandiera italiana; 1 id. inglese; 295 id. ottomana.

Tonnellate di stazza 21,484; Merce sbarcata tonn. 4,885.

Navigazione a vapore. Partenze n. 141, di cui 78 di bandiera italiana; 2 id. germanica; 60 id. inglese; 1 id. ottomana.

Tonnellate di stazza 123,642.

Navigazione indigena a vela. Partenze n. 1280 di cui 997 di bandiera italiana; 1 id. inglese; 282 id. ottomana.

Tonnellate di stazza 19,962; id. di merci imbarcate 3.740.

RASSEGNA DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

Il commercio italiano. — Ecco il riassunto dei valori delle merci importate ed esportate, per categorie, da e in Italia, dal 1° gennaio al 30 settembre 1908:

Importazione

	Valore delle merci importate dal 1° gennaio al 31 luglio	
	1908 Lire	Differenza sul 1907 Lire
Spiriti, bevande	41,312,277	+ 4,489,492
Generi coloniali	48,809,898	+ 561,891
Prodotti chimici med.	91,481,705	+ 7,847,413
Colori	28,740,175	+ 487,015
Canapa, lino	36,196,671	— 815,794
Cotone	252,381,284	— 22,070,086
Lana, crino peli	119,628,970	— 6,312,147
Seta	144,023,592	+ 14,686,114
Legno e paglia	115,177,877	— 14,016,171
Carta e libri	35,069,595	+ 959,525
Pelli	69,894,007	— 2,466,151
Minerali, metalli	523,789,700	+ 27,592,412
Veicoli	41,951,857	— 10,894,263
Pietre, terre e cristalli	255,651,508	+ 1,014,157
Gomma elastica	22,837,638	+ 4,376,148
Cereali, farine e paste	164,034,965	— 51,640,411
Animali e spoglie anim.	169,937,247	+ 59,218,580
Oggetti diversi	26,671,838	+ 761,860
Totale, 18 categorie	2,188,650,498	+ 25,068,989
Metalli preziosi	17,215,500	— 98,837,200
Totale generale	2,205,865,998	— 73,766,211

Esportazione.

	Valore delle merci esportate dal 1° gennaio al 31 luglio	
	1908	Differenza sul 1907
	Lire	Lire
Spiriti, ed olii	99,660,927	+ 8,691,023
Coloniali e tabacchi	5,432,336	+ 453,136
Prodotti chimici med.	52,588,535	+ 3,887,220
Colori generi per concia	4,722,676	- 298,901
Canapa, lino	51,322,770	+ 2,726,041
Cotone	84,566,467	- 21,570,756
Lana, crino peli	17,612,480	- 5,212,750
Seta	459,280,457	- 35,526,359
Legno e paglia	35,022,795	- 8,914,103
Carta e libri	17,951,273	+ 195,163
Pelli	39,443,713	+ 9,319,592
Minerali, metalli	45,905,256	+ 2,741,760
Veicoli	24,220,575	+ 6,193,900
Pietre, terre e cristalli	60,800,293	- 122,069
Gomma elastica	8,292,177	- 3,283,012
Cereali, farine e paste	171,453,332	- 8,577,793
Animali e spoglie anim.	134,107,866	- 3,510,131
Oggetti diversi	29,734,617	- 8,405,895
Totale, 18 categorie	1,342,023,545	- 54,352,910
Metalli preziosi	12,696,800	- 8,762,300
Totale generale	1,364,720,345	- 45,590,610

Il commercio della Germania. — L'Ufficio Superiore di Statistica pubblica le cifre del commercio germanico in ottobre 1908. L'importazione ha raggiunto: 5,709,000 tonnellate di merci diverse, 9,303 capi di bestiame, 124 alveari, 93 veicoli e 159,532 orologi.

Queste cifre accusano una diminuzione sensibile in rapporto a quelle dell'ottobre 1907. L'esportazione si è elevata a 4,124,434 tonnellate di merci diverse, 599 capi di bestiame, 502 alveari, 125 veicoli e 44,718 orologi, il che dimostra in confronto allo stesso mese dell'ultimo anno, un aumento quasi generale, eccezione fatta per i minerali, i prodotti chimici e il ferro.

Per i dieci primi mesi dell'anno in corso, l'importazione ha raggiunto 50,360,910 tonnellate di merci diverse, 109,717 capi di bestiame, 4,622 alveari, 1058 veicoli e 1,181,235 orologi.

Queste cifre sono in diminuzione generale in riguardo al periodo corrispondente dell'ultimo anno.

L'esportazione si è elevata, da gennaio a ottobre 1908, a 37,902,708 tonnellate di merci diverse, 5,058 capi di bestiame, 1,392 alveari, 1,196 veicoli e 322,380 orologi. Questi risultati non differiscono molto da quelli dei 10 primi mesi del 1907.

Il commercio della Spagna. — Ecco come si decompone il commercio estero spagnolo durante i nove primi mesi dei tre anni 1906 a 1908.

Importazioni.

	1907	1906
	(Pesetas)	
Materie prime	365,811,678	359,401,111
» fabbr.	209,651,552	230,043,877
Prod. alimentari	125,346,492	105,586,672
	700,809,722	625,031,660
Oro	604,650	644,009
Argento	2,546,454	5,191,420
	103,960,226	700,867,089

Esportazioni.

	(Pesates)	
	1908	1907
Materie prime	286,119,761	255,721,335
» fabbr.	171,005,470	186,460,660
Prod. alimentari	195,573,110	228,057,510
	652,695,341	670,239,505
Oro	89,584	3,369,340
Argento	11,207,720	12,948,980
	663,992,645	686,497,825

Il commercio del Giappone. — Ecco, in yen, le cifre del commercio estero del Giappone, durante il mese di settembre 1908 paragonate a quelle di settembre 1907.

	Settem. 1908	Settem. 1907
	(in yens)	
Esportazioni	30,239,362	33,467,804
Importazioni	27,649,825	33,056,121
Totale	57,889,187	71,523,925
Ecc. delle esportaz.	2,589,537	5,411,683

Nove mesi.

	1908	Differenza 1907
Esportazione	270,276,295	- 50,833,360
Importazione	371,076,094	- 24,300,741
Totale	621,348,389	- 75,134,101
Ecc. delle import.	80,804,399	+ 26,532,619

Ecco ora il movimento dei metalli preziosi.

	Settemb. 1908	Settem. 1907
Esportaz. Oro	135,050	1,882,500
Argento	1,545	766
Importaz. Oro	1,604,960	491,212
Argento	22,465	72,735
Ecced. delle esport.	*	1,319,319
Ecc. delle import.	1,490,800	*

Nove mesi.

	1908	Differenza 1907
Esportaz. Oro	2,360,446	- 23,652,737
Argento	59,302	+ 14,351
Importaz. Oro	15,787,124	+ 11,319,177
Argento	533,524	- 33,621
Ecc. delle esport.	*	*
Ecc. delle import.	13,435,900	*

Il commercio degli Stati Uniti. — Il movimento commerciale degli Stati Uniti nel mese di ottobre scorso presenta alle importazioni dollari 102,140,000, contro 111,912,000 nell'ottobre 1907 ed alle esportazioni dollari 172,000,000, contro 180,253,000, nello stesso mese dell'anno precedente.

Dal gennaio a tutto ottobre le importazioni raggiunsero dollari 900,658,000, contro dollari 1,219,984,000, durante lo stesso periodo del 1907, e le esportazioni 1,402,768,000 contro 1,011,841,009.

Il commercio del Messico. — Ecco i risultati del commercio messicano durante i due

primi mesi dell'anno fiscale 1908-1909 (luglio-agosto 1908):

Importazioni.

	(Valore di fattura)	
	Esercizi 1908-909	Diff. 1908-909
	(Piastre)	
Materie animali	1,956,468	— 768,775
» vegetali	3,245,825	— 2,320,287
» minerali	6,586,129	— 6,675,016
Prod. chimici	1,542,462	— 815,767
Bevande	800,651	— 456,405
Carte e applic.	733,371	— 281,794
Macchine	3,130,086	— 237,060
Veicoli	529,840	— 1,198,963
Armi	269,739	— 361,454
Tessili	2,542,433	— 2,204,773
Diversi	1,088,743	— 760,710
Totale	22,435,760	— 17,579,007

Esportazioni.

	(Valore dichiarato)	
	Esercizi 1908-909	Diff. 1908-909
Prodotti minerali	5,033,503	— 774,893
» vegetali	9,303,896	— 1,995,955
» animali	1,678,623	+ 180,580
» manifatt.	256,853	— 237,488
Diversi	270,786	— 282,843
Metalli preziosi	16,606,533	— 8,410,633
Totale	32,879,817	— 11,791,279

La situazione ferroviaria

nella relazione del Direttore generale dell'esercizio di Stato

Pubblichiamo per intero questa Relazione del Direttore generale delle Ferrovie di Stato:

Entrate e spese.

Nell'anno finanziario 1907-908 il movimento dei viaggiatori e delle merci fu notevolmente in aumento rispetto a quello del precedente anno, che pur aveva segnato un incremento eccezionale nei prodotti, in confronto agli anni anteriori.

L'aumento dei trasporti delle merci (7.30 per cento) si verificò in misura maggiore di quello dei trasporti dei viaggiatori (5.20 per cento).

Con l'assestamento del bilancio per 1907-908 si prevedeva una entrata ordinaria (esclusi i proventi della vendita dei fuori uso provenienti dall'armamento, dai rotabili e dai lavori patrimoniali, L. 6,360,000) di lire 462,520,000 ed un avanzo di prodotti, da versare al Tesoro di L. 48,054,440.05.

Col consuntivo si realizzò un'entrata ordinaria (esclusi i proventi predetti) di lire 473,128,767.95 ed un avanzo di prodotti versato al Tesoro di 43,358,874.66 lire.

In confronto del 1906-907 le spese ordinarie di esercizio aumentarono di L. 40,979,389.97, mentre gli introiti influenti sulle spese stesse aumentarono di L. 41,981,278.20; onde un avanzo di prodotti di Lire 1,001,868.23.

I proventi eventuali ed i prelevamenti dal fondo di riserva del 1907-908, che furono 10,191,325.09 più 6,222,640.20 in totale 16,413,965.29 rispetto a quelli del 1906-907, che furono 3,954,591.99 più 8,112,994.06, in totale 12,067,586.05 aumentarono di L. 4,346,379.24.

Complessivamente le disponibilità salirono a L. 5,348,247.47, mentre le spese complementari ed accessorie aumentarono di lire 12,760,026.06, onde l'avanzo di prodotto da versare al Tesoro diminuì complessivamente di (12,760,026.06 meno 5,348,247.47) 7,411,778.59 lire che corrisponde appunto alla differenza fra l'entrata residua del 1906-907 (L. 50,770,593.25) e quella del 1907-908 (L. 43,358,814.66).

L'aumento nelle spese ordinarie corrisponde al 13.26 per cento delle spese del 1906-907, mentre l'au-

mento degli introiti aventi influenza sulle spese di esercizio corrisponde al 9.97 per cento degli introiti del 1906-907.

Nelle spese di personale vi fu, rispetto all'esercizio precedente, un aumento dell'8.59 per cento, mentre le rimanenti spese di esercizio mostrarono un aumento del 22.30 per cento. La percentuale di aumento delle spese di personale è di 8.59, mentre quella di aumento dei prodotti è di 9.97, il che dimostra come non siano le spese di personale la causa dell'aumento nella percentuale della spesa, ma bensì le altre spese diverse di esercizio.

Le partite che hanno maggiormente contribuito a tale aumento di spesa sono le seguenti: Indennizzi per danni alle persone; Spese contenziose e legali; Combustibili (aumento di prezzo dei consumi del 1907-908 rispetto ai consumi del 1906-907): Mantenimento delle linee; Mantenimento dei rotabili; Mantenimento del materiale di esercizio dei treni; Illuminazione delle stazioni; Illuminazione dei treni.

La sola annunciazione dei titoli è sufficiente a dimostrare le ragioni dell'eccedenza del loro importo, perchè si tratta o di spese dovute a cause non dominabili (indennizzi, spese contenziose), a rialzo di prezzi sul mercato (combustibili), ovvero di spese richieste da criteri prudenziali (manutenzione delle strade e del materiale rotabile) e imposte dalle nuove esigenze di servizio o consigliate dalla sicurezza dell'esercizio (illuminazione stazioni e treni).

I risultati dell'esercizio

I risultati finanziari del 1907-908 possono apparire soddisfacenti quando se ne analizzano le cifre parziali e si considerino le circostanze o speciali della nostra rete, o generali e comuni del movimento ferroviario di molte reti estere.

Da una rapida scorsa ai risultati dell'ultimo anno di esercizio di alcune reti estere, in confronto dell'anno precedente, si rileva che le Ferrovie federali svizzere ebbero nel 1907 rispetto al 1906 un aumento negli introiti del 7.60 per cento e nelle spese del 10.35 per cento; le Ferrovie francesi ebbero un aumento negli introiti del 2.93 per cento e nelle spese del 10.33 per cento; le Ferrovie austriache ebbero un aumento negli introiti del 5.96 per cento e nelle spese del 22 per cento; le Ferrovie prussiane preventivano per l'anno finanziario 1907 un aumento negli introiti del 4.07 per cento e nelle spese del 10.15 per cento; le Ferrovie olandesi dello Stato ebbero nel 1907 un aumento negli introiti del 4.26 per cento e nelle spese dell'8.70 per cento; la Südbahn austriaca ebbe nel 1907 un aumento negli introiti del 5.25 per cento e nelle spese del 14.50 per cento; la Società austro-ungarica dello Stato ebbe nel 1907 un aumento negli introiti del 5.97 per cento e nelle spese del 18.80 per cento; la Ferovia del Gottardo ebbe nel 1907 un aumento negli introiti del 7.20 per cento e nelle spese 17.60 per cento.

Questi esempi dimostrano evidentemente come sopra gran parte delle più importanti reti estere siano occorsi nell'ultimo anno aumenti di spesa molto superiori a quelli del prodotto.

Se ne deve trarre la conseguenza che nel servizio ferroviario si presentarono ovunque le stesse cause perturbatrici, e cioè la insufficiente preparazione di mezzi atti a soddisfare l'aumento annuale del traffico, che si accumula con l'incremento degli anni precedenti, le maggiori esigenze del pubblico e il progressivo rincaro nel prezzo delle materie di consumo e delle prestazioni che occorrono all'industria dei trasporti.

Confrontando i risultati finanziari del 1907-908 con quelli dell'ultimo anno finanziario di regime privato, 1904-905, per le linee componenti nel 1907-908 la rete esercitata dallo Stato, si rileva come non siano sproporzionate le spese del 1907-908, con molta parte delle quali l'amministrazione dovette provvedere a colmare lacune di orari, di personale, di servizi di stazione mantenimento di linee e rotabili.

L'aumento percentuale dei treni fu complessivamente del 26 per cento, mentre i prodotti complessivi aumentarono in ragione del 29 per cento; l'aumento percentuale dei treni viaggiatori fu del 22.10 per cento mentre i prodotti viaggiatori aumentarono in ragione del 23 per cento.

L'aumento delle spese di personale fu del 22.50 per cento, mentre l'aumento nei prodotti complessivi

fu del 29 per cento, ciò che significa che esse si contennero in proporzioni soddisfacenti.

Le rimanenti spese ordinarie, dopo tolte quelle di personale, presentarono un aumento del 59,60 per cento, ora la parte di questo aumento eccedente i limiti che si sarebbero potuti toccare in relazione all'aumento di prodotto si può valutare a lire 24.600.000; di cui dovute a:

maggior costo unitario dei principali materiali consumati, rispetto ai prezzi del 1904-905, circa lire 12.900.000;

maggior spesa di illuminazione delle stazioni lire 1.200.000;

maggior spesa per manovre con locomotive L. 2.100.000;

maggior spesa per indennizzi L. 4.500.000.

rincarico di tutte le prestazioni d'opera, verificatosi negli ultimi anni 3.900.000.

Il coefficiente di esercizio sulla rete italiana fu nel 1904-1905 del 72,73 per cento e nel 1907-1908 del 75,58 per cento. L'aumento del 2,85 per cento è dovuto alle cause di carattere transitorio poste in evidenza precedentemente.

Spese di personale e prodotti.

Le spese del personale rappresentano una parte rilevante nelle spese di esercizio. Nel 1907-1908, comprese quelle degli operai delle officine dei depositi e delle squadre di rialzo, esse importarono 221.220.800 lire.

Il rapporto delle spese di personale per l'esercizio rispetto ai prodotti fu nel 1907-1908 del 47,70 per cento, nel 1906-907 del 48,30 per cento; nel 1904-905 del 50,30 per cento. Il rapporto delle spese di personale degli uffici rispetto a quelle totali di personale nel 1907-908 fu del 18 per cento; mentre nel 1904-905, col regime privato fu del 18,67 per cento.

La remunerazione che ritraggono i capitali approssimativamente impiegati per la costruzione delle ferrovie esercitate dallo Stato e per relativo materiale può riassumersi come appresso:

Le spese del bilancio 1907-908 che rappresentano introiti per lo Stato sono: avanzo di prodotti versato al Tesoro; imposte e tasse a carico delle spese ordinarie di esercizio; imposta di ricchezza mobile sulle competenze del personale; tasse di bollo sulle competenze del personale; imposta erariale sui trasporti; tassa di bollo sui trasporti; pagamento alle concessionarie delle quote di prodotto loro dovute; contributo al consorzio per l'industria zolfifera siciliana; interessi e ammortamento di somme pagate dal Tesoro alle cessate Società esercenti, per le liquidazioni delle gestioni al 30 giugno 1905 e di somme fornite alle ferrovie dello Stato per aumenti patrimoniali e per il fondo di magazzini. Queste spese ascendono in complesso a lire 129.016.483,50.

Il valore di impianto delle linee e del materiale si può calcolare in circa L. 5.902.247.000 E pertanto i proventi diversi dello Stato corrisponderebbero al 2,185 per cento del capitale erogato. Nel 1906-907 i proventi dello Stato, in lire 123.209.819,92 rispetto all'importo approssimativo dei capitali erogati in lire 5.656.355.244, corrispondevano ad un reddito del 2,18 per cento. Nel 1904-905 il capitale investito poteva valutarsi approssimativamente in L. 1.554.200.000 e i proventi dello Stato in lire 106.540.000, corrispondenti a un reddito dell'1,92 per cento.

Dai confronti si rileva come un miglioramento si sia conseguito nel 1907-908 rispetto al 1904-905 pur essendo in tre anni aumentata da 5.542.000.000 a milioni 5.902.247.000 la valutazione del capitale impiegato e siasi provveduto alla formazione di un fondo di riserva.

Venendo alla parte straordinaria del bilancio e particolarmente ai fondi forniti dal Tesoro per le spese di primo impianto, di ampliamenti e aumenti di carattere patrimoniale, si rileva che sugli stanziamenti assegnati e da erogarsi nel sessennio dal 1905-06 al 1910-11 (compresa la somma di L. 23.442.516,38 pagata per aumento di dotazione del fondo di magazzino), complessivamente dal 1 luglio 1905 a tutto il 30 giugno 1908 gli impegni assunti sommano a Lire 777.691.119,90 mentre i pagamenti fatti importano lire 341.442.516,38.

Il fondo di riserva per spese imprevedute e di lire 14.076.065,85. Col consuntivo 1907-908 per coprire il maggior prezzo del carbone consumato nell'anno si prelevò dallo stesso fondo di riserva la somma di lire

6.222.640,20, rimanendo disponibile al 30 giugno 1908 L. 7.853.425,65.

Non si deve trascurare la migliorata situazione del magazzino che rappresenta una consistenza in valore al 30 giugno 1908 di L. 139.702.156,54. La rilevante quantità di materiale, di cui il magazzino è e deve essere provveduto, trova la sua ragione anche nelle necessità che attualmente si manifestano di larghi approvvigionamenti per i lavori nuovi nelle stazioni e sulle linee e per le riparazioni del materiale rotabile.

Miglioramenti nei servizi.

La relazione continua esponendo diffusi particolari sull'ordinamento e il funzionamento dell'amministrazione, sugli affari generali, esercizio, traffico, trazione, ecc.

Nel 1907-08 l'esercizio si rese più difficile e gravoso per diverse cause straordinarie e di forza maggiore: frane e terremoti in Calabria, inondazioni principalmente su linee dei compartimenti di Milano, Firenze, Roma e Napoli, scioperi, trasporti militari per le grandi manovre nell'Alta Italia, ecc.

Notevoli miglioramenti furono portati nella composizione dei treni, aumentando il quantitativo di quelli formati con materiali comunicanti, estendendo l'adozione del freno Westinghouse. Il riscaldamento dei treni fu migliorato ed esteso alle terze classi di tutti i treni delle linee del Nord e di alcuni treni delle linee dei compartimenti di Firenze e Roma. Vennero migliorate le comunicazioni locali in molte parti della rete, merè l'aggiunta di nuovi treni e si stabilirono nuove, importanti comunicazioni dirette.

Con l'orario generale, attuato il 1 giugno 1908, altri miglioramenti si portarono alle comunicazioni. Merè le più potenti locomotive entrate in servizio, si poté sviluppare il programma di separazione del servizio viaggiatori da quello merci, specialmente sulle linee principali, rendendo in gran parte accelerati i treni omnibus. Per sfollare alcuni treni direttissimi e diretti, divenuti troppo pesanti, ne furono istituiti nuovi, prevalentemente con la caratteristica di direttissimi, da servire alle grandi comunicazioni.

L'andamento dei treni viaggiatori nel 1907 segnò un sensibile miglioramento in confronto dell'anno precedente, e ciò malgrado il forte movimento verificatosi durante la stagione balneare, la villeggiatura, le feste di ferragosto e natalizie, e malgrado anche la lunga interruzione della linea maremmana. In complesso, la media dei ritardi è diminuita rispetto al 1906-907. Dalla fine di agosto 1907 sino al 7 settembre si effettuarono i trasporti per le grandi manovre nel triangolo Ivrea-Novara-Domodossola, con una radunata di circa 72.000 uomini; lo scioglimento si effettuò in soli tre giorni, con un carico di 3.000 carri e con 100 treni carichi e quasi altrettanti vuoti. In quell'occasione, l'Amministrazione militare manifestò il proprio compiacimento per la regolarità e la sollecitudine con cui fu disimpegnato il servizio.

Seguono dettagliati particolari sui trasporti delle merci, che nel 1907-908 segnarono, rispetto al 1906-07, un aumento del 9,69 per cento, a cui corrispose un aumento del 6,98 nei carri utilizzati.

Il porto di Genova ebbe un incremento nelle tonnellate trasportate dell'1,35 per cento, quello di Venezia del 21,03, e quello di Savona del 19,48 per cento.

Gli abbonamenti, il materiale rotabile e i nuovi impianti.

Le riforme alle tariffe per gli abbonamenti furono attivate dall'agosto 1907. Gli abbonamenti ordinari e gli abbonamenti per studenti, dal periodo agosto 1907-marzo 1908, presentano già un sensibile aumento in confronto a quelli riferibili all'intero anno 1906.

A questo risultato favorevole hanno essenzialmente concorso gli speciali ribassi stabiliti per gli abbonamenti ordinari a forma radiale e la facoltà di pagare a rate l'importo dell'abbonamento.

Nel 1907-908 diminuirono, in confronto dell'esercizio precedente, i reclami per avarie, furti e mancanze, ed aumentarono quelli per i ritardi. Nel complesso la somma degli indennizzi si approssima a quella del precedente anno finanziario.

Per impedire i furti e le manomissioni dei bagagli e delle merci in viaggio o ferme sui carri nei piazzali degli scali o nei magazzini, dall'Amministrazione si ravvisò opportuna l'istituzione di un apposito servizio di polizia.

Riguardo al materiale rotabile furono consegnati dalle ditte costruttrici, nel corso dell'anno, 346 locomotive a vapore, 2 locomotori elettrici ed 11 automotrici a vapore, 595 carrozze, 62 bagagliai e 9934 carri. Per fronteggiare i bisogni prevedibili in rapporto ai trasporti, nel 1907 furono inoltre ordinati 506 locomotive a vapore, 23 locomotori elettrici, 1099 carrozze, 946 bagagliai e 5970 carri. Tali forniture furono affidate all'industria nazionale per lire 141,096,290, all'industria estera per lire 22,208,541, complessivamente per lire 163,304,831.

Per quanto riguarda i nuovi impianti e i miglioramenti, fu autorizzata nel 1907-908, a carico del fondo permanente del Tesoro, una spesa di 113,360,290.33 ivi compresa la parte riguardante la continuazione e il saldo dei lavori in corso al 30 giugno 1905 e furono fatti pagamenti per L. 50,061,363.03. In questi impegni figurano, in primo luogo, quelli riguardanti i lavori nelle stazioni, fra cui sono da segnalarsi Roma, Milano, Torino, Firenze, Venezia e Mestre, Napoli, Novara, Mortara, Ventimiglia, Verona, Bologna, Parma, Treviso, Foggia, Messina, a prescindere da molte altre, per le quali sono in corso di studio piani di sistemazione e di ampliamento. Durante il 1907-908 si proseguì inoltre lo studio di progetti e l'esecuzione di lavori per aumentare la potenzialità delle officine esistenti e impiantarne delle nuove, furono presi provvedimenti per colmare le deficienze lamentate nei dormitori del personale e per ampliare il servizio dei rifornitori di alimentazione delle locomotive e si continuarono le pratiche per l'impianto di grandi serbatoi per oli minerali, lubrificanti e combustibili.

Al 30 giugno 1907 il complessivo numero di agenti in servizio, esclusi quelli applicati ad esercizi speciali, era di agenti stabili e in prova 94,712, avventizi 39,405, in totale 134,117.

Al 30 giugno 1908 si avevano in servizio agenti stabili 6 in prova 101,177, avventizi 43,712, in totale 144,889, dei quali 6989 per lavori non dipendenti dal normale esercizio e 137,900 addetti all'esercizio. L'aumento di personale, in numero di 10,772 agenti al 30 giugno 1907 è costituito da 3017 agenti occupati in funzioni che si possono considerare eccedenti al normale esercizio e di 7.55 agenti impiegati nell'esercizio.

Nel personale addetto all'esercizio si è quindi avuto un aumento di lavoro nel 1907-08 rispetto a quello del 1906-07, fu del 9.97 per cento in base ai treni-chilometri. Limitando il raffronto ai soli agenti di ruolo (stabili e in prova) al cui numero deve essere più particolarmente rivolta l'attenzione si ha: agenti di ruolo al 30 giugno 1908 numero 88,115, id. 30 giugno 1907, numero 101,117, aumento al 30 giugno 1908 numero 13,062 che corrisponde al 14.70 per cento, mentre la quantità di lavoro valutata in treni-chilometri, che è l'unità di misura più indicata per quanto riflette l'esercizio, è aumentata nello stesso periodo del 26 per cento.

Durante il 1907-908 l'Amministrazione ferroviaria diede opera allo studio ed alla costruzione delle nuove linee Cuneo-Ventimiglia (tratto Vievola-confine nord e Ventimiglia-confine sud): Spilimbergo-Gemona; Bologna-Verona; Sant'Arcangelo-Urbino; tronco di allacciamento Roma-Trastevere, Roma-Termini, direttissima Roma-Napoli (tronco Amosèno-Formia) linee della Calabria (Paola-Cosenza); Lagonegro-Spezzano; Pietrafitta-Ogliara) linee della Basilicata; rete complementare della Sicilia (tronco Castelvetro-Selinunte, Porto Empedocle-Siculiana, Castelvetro-Parpanno, Narco-Camicati, Assoro-Valguarnera, ecc.). L'Amministrazione ha inoltre continuato nel 1907-08 la sorveglianza di alcune ferrovie concesse all'industria privata.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Roma. — Il 14 ottobre si è adunato il Consiglio di questa Camera di Commercio.

Oltre il Presidente Tittoni ed il Vice-Presidente Rey, erano presenti i Consiglieri: Ascarelli, Blasi, Caratelli, Colombo, Corner, Garroni, Mancini, Pennacchiotti, Sbardella, Scaramella-Manetti, Vanni, Vannisanti e Zarù.

Dopo le comunicazioni della Presidenza relative a gli affari più importanti svoltisi dall'ultima adunanza si è data lettura di un rapporto redatto dal Consigliere

Garroni, delegato ad assistere agli esami della sessione estiva presso la Scuola Media di Commercio.

Il Consigliere Garroni, premesso di aver riportato in genere una impressione favorevolissima dei metodi e dell'efficacia dei vari insegnamenti impartiti nella Scuola, è sceso quindi ad un esame particolareggiato, segnalando in special modo gli splendidi risultati raggiunti nei corsi di diritto civile e commerciale, dell'economia politica, dei trasporti ferroviari e marittimi nonché di legislazione doganale.

Ha constatato quindi come anche l'insegnamento importante del Banco modello sia impartito con molta cura e con reale profitto: se non che tanto per questo corso, quanto per la computisteria e la ragioneria, non si comprende la ragione per cui il regolamento non prescrive alcuna prova orale.

Infine rilevando la deficienza riscontrata nell'insegnamento delle lingue straniere, in cui non si riscontra quel nuovo indirizzo pratico che pur corrisponde ad una riconosciuta necessità e ad una generale aspirazione, il Consigliere Garroni ha espresso la ferma fiducia che la Scuola alle sorti della quale la nostra Camera dimostrò in ogni tempo d'interessarsi sommaramente non mancherà quanto prima — mercè le cure amorevoli e sapienti dell'attuale Direzione — di corrispondere in tutto alle varie finalità per cui fu istituita.

Il Consiglio ha approvato con plauso la diligente relazione del Consigliere Garroni, facendo proprie le sue osservazioni, che ha stabilito di comunicare alla Direzione della Scuola.

Il Consigliere Mancini ha presentato due raccomandazioni:

Rilevando come il Comune di Terracina, importantissimo centro di produzione e di esportazione di uve da mensa, non abbia potuto ottenere per i trasporti ferroviari le stesse facilitazioni accordate ai paesi meridionali, e venga così di fronte a questi posto in condizioni di assoluta inferiorità, ha raccomandato alla Presidenza di voler compiere le pratiche necessarie per riparare a questo ingiusto trattamento.

Ha chiesto inoltre alla Presidenza di voler far presente alla Direzione delle Ferrovie il dannoso ritardo con cui vengono recapitati gli avvisi d'arrivo delle merci mettendo spesso i commercianti nell'impossibilità materiale di provvedere in tempo al ritiro e obbligandoli in conseguenza al pagamento di ingiusti diritti di sosta.

Il Presidente accogliendo tali raccomandazioni, ha promesso di compiere le pratiche del caso.

Del pari il Presidente ha accolto una raccomandazione del Consigliere Ascarelli, tendente ad ottenere che sia esercitata dall'autorità competente una maggiore sorveglianza sul servizio tranviario dei Castelli Romani onde evitare i continui inconvenienti da tutti deplorati ed eliminare questo grave scorcio nella Capitale del Regno.

Passando agli argomenti iscritti all'ordine del giorno il Consiglio Camerale:

ha approvato alcuni ruoli di sovrimposta camerale nonché diversi rimborsi di tassa;

ha espresso il parere richiestogli in merito a numerosi reclami contro l'applicazione della tassa d'esercizio e rivendita nei Comuni del Distretto;

ha dato il suo benestare alle modificazioni introdotte dal Comune di Boville Ernica nella propria tariffa daziaria;

ha autorizzato agli effetti della nomina di due nuovi agenti di cambio gli esami prescritti dal recente regolamento, ed ha proceduto alla nomina di un nuovo mediatore di merci nel comune di Roma;

ha deliberato lo svincolo della cauzione di un agente di cambio rinunziatario.

In merito ad alcune modificazioni proposte dalla Capitaneria di porto di Civitavecchia alla tariffa di pilotaggio del porto-canale di Fiumicino, la Camera non essendo per anco completati gli studi relativi, ha rinviato ad una prossima adunanza ogni decisione.

In seguito all'invio rivolto dal Municipio di Roma alla Camera perchè versasse il contributo di L. 15 mila da essa stanziato per gli studi delle comunicazioni di Roma col Mare, onde iniziare i lavori relati nelle feste commemorative del 1911, il Consiglio è stato invitato a prendere una definitiva deliberazione.

Nella tornata del 27 marzo 1907 il Consiglio infatti, intendendo di ricordare perennemente con una opera grandiosa il patriottico avvenimento, stanziava quella somma per gli studi anzidetti, a condizione peraltro che non oltre un anno se ne conoscessero i risultati.

PRESTITI MUNICIPALI	29	6
	novemb. 1908	dicemb. 1908
Prestito di Milano 4%	115.—	102 90
» Firenze 3%	72.—	72.50
» Napoli 5%	102.70	103.—
» Roma 3 3/4	502.50	502.—

VALORI FERROVIARI	29	6
	novemb. 1908	dicemb. 1908
Meridionali	674.—	681.—
Mediterranee	398.—	398.50
Sicule	585.—	612.—
Secondarie Sarde	273.—	280.—
Meridionali 3%	352.—	355.—
Mediterranee 4%	504.—	503.—
Sicule (oro) 4%	512.—	515.—
Sarde C. 3%	362.—	362.—
Ferrovie nuove 3%	352.—	355.—
Vittorio Emanuele 3%	386.—	387.—
Tirrene 5%	518.—	514.—
Lombarde 3%	280.—	—
Marnif. Carrara	260.—	260.—

VALORI INDUSTRIALI	29	6
	novemb. 1908	dicemb. 1908
Navigazione Generale	402.—	398.—
Fondiarria Vita	338.—	338.50
» Incendi	208.—	208.50
Acciaierie Terni	1445.—	1446.—
Raffineria Ligure-Lombarda	353.—	350.50
Lanificio Rossi	1665.—	1680.—
Cotonificio Cantoni	510.—	514.—
» Veneziano	245.50	242.—
Condotte d'acqua	336.—	334.—
Acqua Pia	1495.—	1540.—
Linificio e Canapificio nazionale	193.—	200.50
Metallurgiche italiane	111.—	104.50
Piombino	208.—	196.—
Elettric. Edison	643.—	638.—
Costruzioni Venete	198.—	199.—
Gas	1050.—	1076.—
Molini Alta Italia	128.—	120.—
Ceramica Richard	327.—	334.—
Ferriere	217.—	203.50
Officina Mecc. Miani Silvestri	109.—	100.—
Montecatini	114.—	104.—
Carburo romano	850.—	875.—
Zuccheri Romani	79.—	78.—
Elba	436.—	394.—
Banca di Francia	4245.—	4270.—
Banca Ottomana	709.—	706.—
Canale di Suez	4420.—	4430.—
Crédit Foncier	730.—	738.—

PROSPETTO DEI CAMBI

su Francia su Londra su Berlino su Austri

30 Lunedì	100.20	25.16	122.90	104.95
1 Martedì	100.20	25.15	122.90	104.95
2 Mercoledì	100.20	25.15	122.90	104.95
3 Giovedì	100.17	25.16	122.92	104.95
4 Venerdì	100.20	25.16	122.95	104.95
5 Sabato	100.20	25.16	122.95	104.95

Situazione degli Istituti di emissione esteri

Banca di Francia	3 dicembre		differenza
	Incassi	Oro Fr.	
ATTIVO	(Argento)	3897 838 000	+ 15 72 000
	Portafoglio	894 054 000	+ 2 393 000
	Anticipazione	667 539 000	- 24 397 000
PASSIVO	Circolazione	520 685 000	- 3 697 000
	Conto corr.	5 645 525 000	- 117 246 000
		6 311 705 000	- 104 000
Banca d'Inghilterra	3 dicembre		differenza
	Inc. metallico Sterl.	34 621 000	
ATTIVO	Portafoglio	28 492 000	- 1 101 000
	Riserva	24 086 000	- 1 415 000
PASSIVO	Circolazione	23 985 000	- 459 000
	Conti corr. d. Stato	8 064 000	- 1 211 000
	Conti corr. privati	41 532 000	- 1 230 000
	Rap. tra la ris. e la prop.	43 49%	+ 0 42

Banca dei Paesi Bassi	28 novembre		differenza
	Incasso	(oro Fior. 99 012 000)	
ATTIVO	(argento)	48 511 000	+ 1 387 000
	Portafoglio	61 199 000	+ 2 183 000
	Anticipazioni	76 667 000	+ 1 135 000
PASSIVO	Circolazione	293 768 000	+ 1 194 000
	Conti correnti	6 412 000	+ 810 000
Banca Nazionale del Belgio	28 novembre		differenza
	Incasso Fr.	154 790 000	
ATTIVO	Portafoglio	615 287 000	+ 18 445 000
	Anticipazioni	47 079 000	+ 530 000
	Circolazione	751 964 000	+ 6 450 000
PASSIVO	Conti Correnti	74 111 000	- 9 339 000
Banca di Spagna	28 novembre		differenza
	Incasso (oro Peset.)	394 570 000	
ATTIVO	(argento)	818 538 000	+ 3 265 000
	Portafoglio	761 487 000	+ 4 073 000
	Anticipazioni	150 000 000	-
PASSIVO	Circolazione	1 663 042 000	- 8 909 000
	Conti corr. e dep.	460 246 000	- 4 635 000
Banche Associate New York	28 novembre		differenza
	Incasso Doll.	394 430 000	
ATTIVO	Portaf. e anticip.	1 340 540 000	+ 7 770 000
	Valori legali	80 050 000	+ 300 000
	Circolazione	45 540 000	- 2 360 000
PASSIVO	Conti corr. e de.	1 425 530 000	- 11 350 000
Banca Imperiale Germanica	28 novembre		differenza
	Incasso Marchi	1 131 299 000	
ATTIVO	Portafoglio	815 124 000	+ 43 281 000
	Anticipazioni	53 348 000	- 3 038 000
PASSIVO	Circolazione	1 439 253 000	+ 65 619 000
	Conti correnti	797 045 000	- 54 851 000
Banca Austro-Ungherese	30 novembre		differenza
	Incasso (oro)	1 174 318 000	
ATTIVO	(argento)	299 844 000	-
	Portafoglio	637 791 000	+ 51 097 000
	Anticipazione	77 283 000	+ 1 618 000
PASSIVO	Prestiti ipotecari	299 995 000	- 309 000
	Circolazione	1 999 745 000	- 84 697 000
	Conti correnti	217 118 000	+ 16 223 000
	Cartelle fondiario	291 587 000	+ 0 000 000

NOTIZIE COMMERCIALI

Cotoni. — A *Alessandria*, Cotoni futuri fermi: per novembre talleri 1618 marzo 1612. Entrate.

Della settimana Cant.	1907-1908
Dal 1° settembre »	40,000
	2,264,085

Caricazioni.		Balle	
Per Liverpool		6,250	
Dal 1° settembre	»	40,700	
Per Manchester	»	16,000	
Dal 1° settembre	»	38,587	
Per il Continente, ecc.	»	8,500	
Dal 1° settembre	»	71,156	
Per S. U. d'America	»	2,250	
Dal 1° settembre	»	10,662	
Per altre parti	»	32,000	
Dal 1° settembre	»	161,105	
Deposito	Cant.	1,483,000	

Cambio a 3 mesi 967/16. Noleggi per tonn. 11/4.

Zuccheri. — *Parigi*, Zuccheri, al deposito. Mercato calmo.

Zucchero bianco n. 3 mercato sostenuto. Disponibile fr. 29.75 per il corrente 29.75, dicembre 20.87, 4 mesi primi fr. 30.50. A *Londra*, Zuccheri greggi. Mercato calmo, id. barbabietole mercato sostenuto, idem raffinati mercato calmo, idem in pani, mercato sostenuto, idem cristallizzati mercato sostenuto. A *Magdeburgo*, Zucchero barbabietola, mercato calmo; id. Germania 88, disponibile Rmk, 29.65. — A *Nuova York*, Zucchero Mascabado n. 12 C. 3.44. A *Vienna*, Zucchero greggio pronto da Cor. 23.30 a 23.40, novembre-dicembre 23.30 a 23.40, calmo. Raffinato da 73.50 a 74.—; in quadri da 75.50 a 76.50, calmo. A *Trieste*, Zucchero centrifugato pronto da Cor. 23 1/4 a 29 1/4, a consegna da 28 3/8 a 29 1/4. Tendenza calmo.

Lane. — A *Londra*, La sesta serie degli incanti di lane è incominciata il 24 corrente con molto slancio e molta concorrenza.

Le merino ottennero il 5 ed anche il 10 0/0 di aumento, sui prezzi d'asta, le incrociate dal 10 al 15 0/0 di aumento. Nella seduta del 25 le merino aumentarono dal 5 al 7 1/2 0/0 e le incrociate del 7 1/2 al 10 per cento.

Prof. ARTURO J. DE JOHANNIS, Direttore-responsabile
Firenze, Tip. Galileiana, Via San Zanobi, 54.