

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno XXXVII — Vol. XLI

Firenze, 4 Dicembre 1910

N. 1909

SOMMARIO: A. J. DE JOHANNIS, Sull'attuale momento della finanza dello Stato — Cose Ferroviarie — La città rurale — Il problema delle abitazioni in Venezia — **RIVISTA BIBLIOGRAFICA:** H. T. Easton, English Bank Book-Keeping with an introduction on the theory and practice of accounts — A. Conan Doyle, La Mervellieuse découverte de Raffles Haw — **RIVISTA ECONOMICA E FINANZIARIA:** Il prestito della Repubblica della Bolivia — L'industria forestale in Italia — Un progetto di riforma delle norme per l'emigrazione — L'istituto internazionale di Agricoltura — La macellazione degli animali e sul consumo della carne nei Comuni italiani — Il raccolto del grano in Rumania — Il debito pubblico ottomano — L'industria della birra in Inghilterra — **RASSEGNA DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE:** Il commercio della Germania — Il commercio del Giappone — Cose Ferroviarie, la Relazione del Direttore Generale delle Ferrovie di Stato sull'esercizio 1909-10 — La cooperazione in Francia — Cronaca delle Camere di commercio — Rivista delle Borse — Società commerciali ed industriali — Notizie commerciali.

Sull'attuale momento della finanza dello Stato

Anche sulle cose della finanza pubblica, le opinioni sono sempre in rapporto delle tendenze dei partiti. Pessimista, la stampa di Opposizione vede compromesso l'equilibrio del bilancio; ottimista, quella ministeriale fida completamente nel Governo che certo non comprometterà il pareggio.

Fortunatamente non siamo legati a nessuna disciplina di partito che ci obblighi a forzare il nostro pensiero piuttosto in un senso che nell'altro, sentiamo di poter dire agli uni ed agli altri che, in questo come in tanti altri argomenti si è nel vero o nel falso secondo che si conservi la misura.

Certo l'attuale Ministero ha messa molta carne al fuoco e non si può vedere senza una specie di preoccupazione moltiplicarsi le promesse ed i progetti che domandano spese di non piccola entità; — ma non è meno vero d'altra parte che, per ora almeno, il contribuente italiano non lascia vedere sintomi di stanchezza; anzi, stando alle periodiche pubblicazioni del Ministero del Tesoro, vi è da maravigliarsi della resistenza che presentano le entrate di fronte ai ragionevoli timori che si potevano nutrire per le conseguenze della epidemia colerica, per lo scemato numero dei forestieri venuti in Italia e per i raccolti non abbondanti di alcuni prodotti agricoli.

Continuerà questa resistenza, la quale dimostrerebbe che le risorse del paese che lavora sono basate sopra ragioni più solide di quello che non si potesse sperare? Giova sperarlo ed augurarli; intanto però è buon sintomo e degno di nota che, se mai debba avvenire una depressione nel gettito dei tributi, essa avvenga con notevole ritardo sulle cause che dovrebbero determinarla.

Il *Giornale d'Italia*, si mostra, ed è naturale, più timoroso che mai sulle sorti del bilancio e cerca di mettere in contraddizione la prudenza dell'on. Luzzatti Ministro del Tesoro o semplice deputato, colla sua larghezza finanziaria quale Presidente del Consiglio; ed in proposito ricorda ripetutamente una massima finanziaria che dovrebbe guidare gli uomini chiamati a custodire l'equilibrio del bilancio; che cioè gli avanzi ed i maggiori gettiti di entrata si devono considerare nei consuntivi e non nei preventivi.

E non vi ha dubbio che è fallace sistema quello di fare assegnamento indefinito sull'aumento spontaneo delle entrate, le quali possono mancare per contingenze che non dipendono dalla volontà degli uomini, come si ebbero molteplici esempi in Italia e come se ne ebbe uno classico nel 1902 in Francia. Ma se esaminiamo passionatamente il momento attuale della finanza italiana, nulla invero lascia temere che il Ministero manchi di vigilanza sull'andamento del bilancio e non sia disposto al caso di prendere provvedimenti efficaci e conclusivi ove mai lo stato delle cose dovesse mutare.

Già il Governo nel solo anno corrente ci ha dato due notevoli inasprimenti di tributi coll'aumentare le tariffe sui tabacchi e coll'innalzare la tassa sugli alcool. Ed è notorio che è già pronto un progetto di legge per toccare ancora la tariffa sui sigari, appena se ne mostrasse il bisogno; e ciò senza pregiudizio di altri più vasti progetti finanziari che potrebbero essere presentati e lo studio dei quali è già compiuto. Sembrerebbe quindi che non sia probabile una sorpresa e che, se è vero che l'on. Luzzatti è fecondo di espedienti di ogni genere anche per girare le difficoltà, in materia di finanza sia incline a superare le difficoltà che gli si possono presentare, il che, del resto, corrisponde a tutta la tradizione della sua opera passata.

Ma venendo al concreto, è molto difficile valutare quali sieno i maggiori oneri che verranno al bilancio dai disegni di legge che sono in corso di discussione e che si annunciano prossimi ad esser presentati; tuttavia i più esperti ammettono che si potrà avere una maggiore spesa di circa 100 milioni, dei quali però una parte soltanto aggraveranno l'esercizio in corso che è già giunto a metà. Ora nessuno mette in dubbio — nemmeno il *Giornale d'Italia* — che l'esercizio in corso si chiuderà in avanzo sensibile. Già il primo quadrimestre ha dato 52 milioni in più dell'anno precedente ed ammesso pure che tale cifra non si ripeta in eguale misura per gli altri due quadrimestri, si avrà sempre una somma di maggior gettito superiore alle maggiori spese dell'esercizio, per quanto e l'epidemia e le inondazioni abbiano domandato notevoli sacrifici al bilancio.

Ma per gli anni successivi, si domandano coloro che sono giustamente vigilanti sulle cose della finanza, si avranno aumenti di entrate altrettanto notevoli?

Crediamo che sia necessario distinguere due casi: — o possono diminuire od anche cessare gli aumenti; — o possono i gettiti delle entrate indietreggiare.

Escludiamo subito questa seconda ipotesi della quale a dir vero non vi è sintomo alcuno; tutto è possibile, certo, ma non è sulle basi di tale aforisma che si discute di finanza pubblica. Per ora si può ragionevolmente temere, sebbene finora i fatti smentiscano le preoccupazioni più fondate, che le entrate subiscano qualche depressione, si può anche andare più in là e temere che gli aumenti spontanei si riducano ai minimi termini, ma di punto in bianco passare da un sopraggettito di 60 od anche 70 milioni, ad un minor gettito sensibile, ci sembra una possibilità della quale è inutile tener conto, altrimenti la vita sarebbe tutta basata su ipotesi troppo arrischiate.

Che se, il che è pure tra le ragionevoli possibilità, le entrate arrestassero il loro aumento e poi a poco a poco anche flettenessero, ci sarà sempre il tempo di prendere i provvedimenti necessari per aumentarle.

La questione quindi verte principalmente sull'altra ipotesi: — se cioè gli aumenti che si vanno di anno in anno ottenendo si possono considerare acquisiti al bilancio in modo da non poter temere che si verifichi una diminuzione di entrata.

Non possiamo certo fare qui delle profezie, ma crediamo di poter prevedere l'avvenire dalla storia passata. Esaminando le entrate effettive del bilancio italiano dal 1868 all'ultimo consuntivo, troviamo che, nei quaranta anni, soltanto nove volte è avvenuto che le entrate effettive di un esercizio fossero inferiori a quelle dell'esercizio precedente; e di questi nove casi, in cinque la differenza non superò i dieci milioni; gli altri quattro casi si verificarono negli esercizi: 1890-91 con una deficienza di 20 milioni, nel 1893-94 la deficienza fu di 32 milioni, la più alta di tutto il quarantennio; nel 1896-97 fu di 19 milioni, e nel 1903-904 fu invece di 11 milioni.

Una sola volta le entrate effettive diminuirono per due esercizi consecutivi; nel 1890-91 di 20 milioni; nel 1891-92 per 8 milioni. In tutti gli altri nove casi, o la virtù del contribuente italiano od i provvedimenti presi dal Governo del tempo determinarono subito l'aumento.

L'aumento più cospicuo delle entrate effettive lo si ebbe nel 1869, che dà 126 milioni più del 1868; poi viene il 1905-906 che dà un aumento di 100 milioni. Oltre tali due aumenti che sono i più cospicui ve ne sono altri otto in cui l'aumento tra un esercizio ed il precedente supera i 50 milioni.

Si può ricavare da queste cifre che, tranne casi rari ed eccezionali e transitori, gli aumenti delle entrate si possono ritenere come definitivamente acquisiti; e tanto più insistiamo su questo punto, in quanto alcune delle nove depressioni sono dovute non a mancata forza contributiva del paese, ma ad errori finanziari commessi dal Ministero del tempo che rimaneggiando certe tasse, ottenne risultati opposti alle previsioni. E non occorre che ricordiamo gli eventi.

Se pertanto il *Giornale d'Italia* nel sostenere la tesi che i maggiori gettiti si devono leggere nei consuntivi, e non nei preventivi, intende alludere ai maggiori gettiti già conseguiti, la storia della nostra finanza sta a dimostrare che è una tesi non rispondente alla verità.

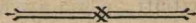
Bisogna quindi in proposito sia per non creare illusioni, sia per non suscitare soverchie preoccupazioni essere molto chiari.

Se il Ministero nel compilare le previsioni dei prossimi anni fa assegnamento e quindi ipoteca in ispece durevoli le maggiori entrate che spera conseguire (e ricordiamo l'esempio del Magliani che ammetteva un incremento annuo di 30 milioni) esercizio per esercizio, il Ministero segue una politica finanziaria troppo arrischiata e non lodevole; — ma se il Ministero avendo nell'esercizio in corso un maggior gettito sull'esercizio precedente, supponiamo di 100 milioni, fa assegnamento e quindi ipoteca in ispece durevoli tali 100 milioni annui, crediamo che faccia una buona politica finanziaria, tanto più che il Tesoro è in una situazione tale da non aver più bisogno di beneficiare degli avanzi di bilancio.

D'altra parte se il *Giornale d'Italia* ritiene colla massima che ha annunciato, che le maggiori spese si debbano fare soltanto cogli avanzi già conseguiti e consacrati nei consuntivi; non potremmo seguirlo in questo concetto, inquantochè, senza rendere molto pericolosi i rapporti tra la situazione del Tesoro ed il bilancio, crediamo che non sia buon sistema finanziario disporre in un esercizio degli avanzi già conseguiti al Tesoro derivanti da esercizi precedenti, sistema inaugurato dal compianto Majorana, ma sconfessato subito dalle migliori autorità finanziarie.

Del resto fra pochi giorni avremo l'esposizione finanziaria ed allora sarà il caso di giudicare in materia di bilancio la misura ed i metodi del Ministero.

A. J. DE JOHANNIS.



COSE FERROVIARIE

Diamo più innanzi un largo riassunto del progetto di legge presentato dall'on. Sacchi circa i provvedimenti ferroviari; come i lettori vedranno essa consta di tre parti distinte: l'aumento di stipendio al personale ferroviario; — le economie da ottenersi semplificando l'amministrazione ferroviaria; — l'aumento di tariffe.

Molto probabilmente dei tre ordini di provvedimenti non rimarrà che il primo; cioè il Parlamento approverà intanto d'urgenza l'aumento dei salari e degli stipendi al personale, e rimanderà a più maturi studi i due altri ordini di provvedimenti.

E a vero dire non avrebbe torto la Camera se prendesse un simile atteggiamento di fronte alla proposta. L'aumento degli stipendi è cosa urgente e sempre più urgente, perchè sempre più salari e stipendi nominali si allontanano da quelli reali in causa del rincaro generale dei viveri. Il disagio quindi di coloro che servendo una amministrazione dello Stato non arrivano a guadagnare abbastanza senza soffrire, è una vergogna per lo Stato e per il paese. Non siamo affatto teneri verso la burocrazia, che anzi spesso abbiamo occasione di lagnarcene acerbamente, ma non è certamente questa una buona ragione per non riconoscere che tutti coloro che lavorano hanno diritto ad un compenso che sia sufficiente a vivere senza sofferenze; e tanto più quelli che prestano il loro servizio allo Stato. Nè vale il dire che gli impiegati sono troppi e per questo sono male pagati; gli impiegati non si nominano da sé e quindi i responsabili del loro numero eccessivo sono i Governi, i quali spesso hanno la loro ragione ed il loro interesse ad aumentare il numero dei loro favoriti. E nemmeno vale il dire che le Amministrazioni sono troppo complesse ed accentrate; non è, od almeno non dovrebbe essere la burocrazia quella che forma gli organici e determina le attribuzioni; ad ogni modo essa non ne è certamente la responsabile; vi sono a posta i Ministri ed il Parlamento che assumono la responsabilità dei loro atti e del modo con cui organizzano le singole amministrazioni.

Lasciamo quindi queste vecchie frasi che non hanno più alcun ragionevole contenuto, e limitiamoci a constatare che, specialmente coi prezzi attuali delle derrate e delle pigioni, vi sono ancora nelle Amministrazioni dello Stato dei salari e degli stipendi che sono in opposizione ad ogni giustizia ad ogni sano concetto di ragionevole compenso.

Il Parlamento quindi farà bene a provvedere subito e se non bastano i 21 milioni e mezzo che il Ministro propone di consacrare a questo giusto scopo, ne aggiunga quanti crede necessari.

Ma non altrettanto possiamo dire delle altre due parti del disegno di legge. Non crediamo nè utile nè prudente che un riordinamento della Azienda ferroviaria sia discusso ed approvato sotto l'aculeo di trovare economie che in parte almeno compensino le maggiori spese per il personale. Le due cose sono, ci sembrano, molto diverse tra loro e dovrebbero essere trattate in-

dipendentemente una dall'altra. Infatti se si trova oggi necessario di *fare delle economie* e di semplificare l'Azienda ferroviaria, vuol dire dunque che se non urgeva aumentare gli stipendi del personale, l'amministrazione restava *sine die* complicata ed accentrata come è ora.

D'altra parte quando si potranno ricavare economie dalla soppressione di alcuni impieghi se occorre conservare o pensionare il personale? Ma più ancora, ci domandiamo: è proprio questo il momento? ancora non siamo bene usciti dal grave disservizio per i mutamenti del 1905 e si ricomincierebbe ora ad affrontare una nuova perturbazione di tutto il servizio ferroviario che è tanta parte di tutto l'organismo economico del paese.

Non intendiamo qui di giudicare le nuove proposte del Ministro dei Lavori Pubblici circa la nuova organizzazione da darsi alla Azienda ferroviaria; anzi vogliamo ammettere che sieno proposte eccellenti e tanto più volentieri lo ammettiamo in quanto sentiamo che esse in gran parte ripristinerebbero la organizzazione dell'Adriatica, la quale, da tutti si afferma, era ottima organizzazione. Ma buone od ottime che sieno le proposte del Ministro Sacchi, esse implicherebbero per essere attuate un periodo transitorio, che sarà più o meno perturbato; e non ci pare che sia il 1911 l'anno più adatto, con due esposizioni, con un movimento probabile di persone e di cose straordinario, ad iniziare una riforma che può ripiombarci nel disordine del 1906 e 1907.

La Camera ed il Senato vorranno certamente studiare la portata delle riforme, la qual cosa domanderà tempo e non ci sembra che sia il caso di ritardare più oltre il mantenimento delle promesse fatte ai ferrovieri.

E nemmeno la terza parte del progetto, quella che riguarda l'aumento delle tariffe ci sembra che presenti una urgenza tale da essere discussa ed approvata senza grande riflessione.

Il prof. Einaudi nel *Corriere della Sera*, rilevando che le tariffe generali italiane sono di gran lunga le più elevate di quelle di altri paesi (diamo alcuni esempi: per 100 chilometri in terza classe, in Austria L. 2.93, Ungheria 3.27, Belgio 3.80, Francia 4.93, Italia 5.25), lamenta le grandi riduzioni ed i grandi favori che esistono sempre in Italia. Crediamo che questo lamento non nuovo sia un poco una leggenda, e come tutte le leggende sia esagerato; ma anche ammesso che sia in gran parte vero, non pare all'egregio Collega che sia appunto l'altezza della tariffa quella che determina la necessità delle riduzioni e dei favori?

E nemmeno ci sembra esatta per giustificare un aumento delle tariffe, la osservazione che essendo ogni cosa rincarata e quindi anche gli stipendi e salari dei ferrovieri, ed i prodotti di cui le strade ferrate hanno bisogno, è giusto che esse se ne rivalgano sugli utenti del servizio che rende aumentando le tariffe. E non ci sembra esatto questo ragionamento perchè si parte del presupposto che le strade ferrate siano amministrate secondo concetti e criteri industriali, il che dovrebbe essere, ma non è affatto. L'interesse generale, che vuol dire la politica, prevalgono di gran lunga sull'indirizzo industriale. Se si potessero condurre le ferrovie soltanto con criteri industriali, forse il loro bilancio sarebbe

molto diverso da quello che è; ma in pari tempo molti effetti politico-economici che si raggiungono coi criteri attuali non si otterrebbero.

Ecco perchè, a nostro avviso, gli utenti del servizio ferroviario non dovrebbero tollerare l'aumento delle tariffe senza prima domandare che l'Azienda venga posta su un terreno industriale e non sia a servizio di tanti altri interessi.

E la questione, ci pare sia bene considerarla nel suo aspetto generale e non discussa ed approvata a tamburo battente, sotto la pressione dell'attesa impaziente dei ferrovieri.

Se è urgente provvedere al personale, si stralci quella parte del progetto; ma si mediti bene sulle altre parti che domandano studio e ponderazione.

LA CITTA RURALE

La città rurale costituisce il quarto capitolo dopo i tre già esaminati nei precedenti fascicoli dell'*Economista* sulla *Città gigante*, *Città giardino*, *Città germanica*, e che la *Revue Economique internationale* pone tutti sotto il generico titolo della *Città moderna*. La città rurale, tra i più interessanti capitoli, è dovuto alla penna di NICOLAS MATTYASOVSKY.

L'Autore considera anzitutto l'evoluzione della recente legislazione agraria dell'Europa; la Prussia, la Danimarca il Belgio, l'Austria, la Finlandia, l'Italia, la Grecia, la Spagna, la Svizzera hanno fatto forti progressi nella colonizzazione accompagnati dai corrispondenti lavori legislativi: ed anche l'Inghilterra, paese classico del non intervento, ha votato una legge riguardante l'aumento del numero delle piccole proprietà rurali. L'Autore constata pure che non tutte le Nazioni seguono lo stesso punto di vista nella cura che largiscono alla legislazione rurale; la Prussia, ad esempio, si sforza in prima linea di fortificare l'elemento germanico: la Danimarca, il Belgio, la Finlandia vogliono favorire lo sviluppo della piccola proprietà e i lavori agricoli; la legge austriaca per la Galizia concernente la rendita fondiaria cura piuttosto le classi medie; l'Italia cerca di neutralizzare i disastrosi effetti dell'emigrazione, la Spagna di popolare i territori inabitati, la Grecia di far prender piede alle popolazioni apparentemente emigrate dalla Romania, Bulgaria e Caucaso; in Svizzera, il cantone di San Gallo e in Germania i paesi del Sud (Baviera, Wurtemberg) si sono proposti di impedire i numerosi abusi della divisione delle terre.

Es spiega come lo Stato può intervenire in due differenti maniere nella cura e nella formazione della città rurale, e cioè colla colonizzazione che crea le piccole proprietà, cerca di attirare e di stabilirvi abitanti di altre regioni e fa nascere popolazioni nuove in forme nuove e col funzionamento delle terre che non trapianta la popolazione, ma apre la via all'adattamento della popolazione locale.

La colonizzazione crea popolazioni nuove, la divisione delle terre nuove.

Ma la politica agraria non si soddisfa soltanto coll'aver assicurate le condizioni di esistenza dell'agricoltore; non si limita a una protezione oggettiva delle scienze speciali, nè alla polizia campestre o alla protezione doganale: essa fa anche partecipare gli agricoltori medesimi alla sua protezione diretta.

Premesse queste nozioni generiche interessanti, l'Autore esamina specialmente la colonizzazione interna in Ungheria e la legge V del 1894 che tratta appunto della colonizzazione per parte dello Stato. Questa legge è importante perchè enuncia per la prima volta il principio che per colonizzare occorre il permesso dell'Autorità. E si imponeva invero il controllo ufficiale della colonizzazione fatta dai privati, avendo le imprese di iniziativa privata negli anni che seguirono il 1880 causata la rovina materiale delle colonie private ed essendo gli abitanti delle colonie più recenti state prese da una serie di difficoltà, derivanti dai carichi che su esse gravavano, quali le scuole, le chiese, ecc.

La legge sopra citata dopo aver regolato la colonizzazione privata, partendo dal principio che la creazione di una nuova colonia non è punto una semplice impresa privata, giacchè tocca gli interessi più vivi della popolazione e del territorio, e dopo aver in ordine a questo principio stabilito che il colonizzatore deve proteggere le istituzioni comunali e la istruzione pubblica e stabilito con un minimo e un massimo il territorio che può essere accordato a una sola famiglia di coloni, tratta pure della colonizzazione per parte dello Stato.

Lo Stato invero, nel secolo scorso, ha pure colonizzato, sebbene, specie in origine, questo tentativo, non aveva per scopo se non di utilizzare i vasti domini che il fisco possedeva allora e che popolava di lavoratori in vista specialmente della estensione della coltivazione del tabacco.

Quarantaquattro comunità furono così create nella prima metà del XIX secolo.

Dopo quel primo periodo, le colonie create sono l'opera di una politica nazionale immobiliare bene appropriata allo scopo. Così l'Ungheria ha fondato — sull'esempio della Prussia — nel sud del paese, molte colonie destinate a rinforzare la razza magiara che lotta contro l'indebolimento della nazionalità.

Conseguenza della colonizzazione fu, evidentemente, l'aumento delle piccole proprietà: del che veramente nè i grandi proprietari nè i socialisti sono soddisfatti, giacchè i primi non possono non disapprovare questa concessione di servizi, specialmente ai coloni, i secondi pretendono che la colonizzazione non abbia senso in quanto non ha procurato terre ai proletari.

Queste obiezioni provavano che nè la colonizzazione nè la suddivisione di terre non possono contare sulla benevolenza di alcuno dei due campi opposti, mentre l'una e l'altro vogliono dire giusto mezzo, rafforzamento della classe media, tenendo conto che la classe media in Ungheria è assai elevata.

Dopo avere esaminato i vantaggi immediati della divisione delle terre, anche per la grande proprietà giacchè divenendo rara, essa guadagna di valore, l'Autore — e ci duole che lo spazio

ci vieti di addentrarci in quanto scrive in questo suo articolo interesantissimo — si occupa della via che bisogna seguire per conciliare questa divisione coll'interesse comune. La mira che si deve prefiggersi è di evitare che le piccole proprietà che con essa si vengono a creare abbiano tutte assicurati i mezzi di esistenza; bisogna cioè trovare il mezzo di stabilire una giusta proporzione tra le forze pecuniarie e gli acquisti di terre. A ciò conviene tener conto che la grande forza della piccola proprietà consiste nell'importanza numerica del bestiame. Già la statistica agricola del 1900 ha constatato che le piccole proprietà contengono un numero relativamente più grande di animali che non le grandi e le medie proprietà.

L'Autore dimostra con altra copia di argomenti che si può fare una divisione di terre conveniente, eliminando alcuni non buoni risultati, purchè sia fatta bene e specialmente a mezzo di un intermediario disinteressato, e conclude constatando che la corrente europea moderna vuole la divisione delle grandi proprietà in piccole. « Allo Stato — egli dice — spetta di facilitare la viabilità di queste nuove proprietà e di risarcire nel miglior modo possibile, coloro che in seguito a questa trasformazione, avran subito una perdita.

Il problema delle abitazioni in Venezia

Il Municipio di Venezia ha pubblicato una interessante statistica su questo problema che, come agita quasi tutti i grandi centri urbani d'Italia, così agita pure quello di Venezia.

Il lavoro è opera del dott. R. Vivante e contiene in una elegante edizione uno specchio fedele, tutto fatto a base di cifre, delle condizioni, non buone davvero, delle abitazioni venete.

Corredato da 2 allegati e da ben 71 tavole, il lavoro, dopo un'importante premessa, si divide in 7 parti: Indagini anteriori e metodo dell'indagine presente; le abitazioni secondo la loro distribuzione topografica e secondo i piani; le abitazioni secondo il numero dei locali che le compongono; le abitazioni nei rapporti con gli abitanti che le occupano; le abitazioni secondo la loro salubrità; le funzioni e risultati dell'inchiesta.

Le conclusioni a cui addivene la Relazione sono, all'incirca e senza entrare nel viluppo delle cifre, delle quali un breve riassunto non sarebbe possibile, le seguenti:

Soprattutto sono tristi le condizioni delle abitazioni popolari, di quelle piccole cioè che costituiscono la caratteristica delle maggiori Parrocchie di Venezia.

E' in queste, dice la Relazione, che abbiamo notato con la maggiore frequenza i locali senza luce, le latrine in cucina, la mancanza di conduttura d'acqua potabile; è fra di esse che abbiamo trovato la maggior parte delle abitazioni sovraffollate ed inabitabili; è ad esse che dobbiamo riferire tutti quei casi più gravi che più hanno offeso il nostro sentimento di igienisti e di cittadini. Che questo stato di cose si possa in parte spiegare colla miseria della nostra po-

polazione che non può pagare le pigioni di ambienti migliori è indiscutibile; ma è anche fuori di dubbio che dobbiamo riferire al difetto di abitazioni la causa prima delle difficoltà in cui ci dibattiamo. Sono indici evidenti di cotale difetto la larga estensione del subaffitto da noi constatata, del subaffitto esteso anche ad abitazioni piccole, ad abitazioni sovraffollate, ad abitazioni inabitabili, e l'utilizzazione sempre più diffusa di quei locali a pianterreno che costituiscono la impronta più triste del nostro abitato, e che sono in questi ultimi anni così straordinariamente aumentati di numero. La difficoltà che incontra l'Ufficio d'igiene ad ottenere lo sloggio degli abitanti da case indubbiamente inabitabili, e la inattività a cui si trova costretto davanti alla provata impossibilità di trovare abitazioni specie per le famiglie più povere che sono anche le più numerose; la vigilanza assidua e spesso inefficace che l'Ufficio stesso deve esercitare per mantenere disoccupate le abitazioni inabitabili vuote; la impossibilità di resistere alle pressioni diurne, incalzanti degli inquilini perchè vengano rilasciate le dichiarazioni di abitabilità ai abitazioni nuove non per anco ascitte, valgono tutte a dimostrare lo scarso numero di abitazioni che stanno sul mercato di Venezia.

La Relazione chiede pure se si possa, sulla base dei dati raccolti, stabilire il fabbisogno di abitazioni in Venezia, fissare, cioè, almeno in via approssimativa, il numero di abitazioni necessarie a liberarci dalle presenti e venture strettezze.

Dai dati della Relazione risulta pure la composizione delle abitazioni sovraffollate quante di esse, cioè, fossero costituite da 1, 2, 3 ecc. locali, e su questa base calcola la popolazione che potrebbe esservi accolta senza oltrepassare il limite stabilito per il sovraffollamento, senza, cioè, che il numero degli abitanti vi raggiunga il doppio del numero dei locali che le compongono. Essa salirebbe ad abitanti 15,123. che sottratti ai 19,896 che occupano le abitazioni sovraffollate, farebbe scendere tale cifra a 4773. Se tutte, cioè, le abitazioni sovraffollate fossero abitabili, potremo dire che il fabbisogno di abitazioni corrisponderebbe a quello necessario a 4773 persone. Ma a queste dobbiamo aggiungere tutte le persone che abitano nelle abitazioni inabitabili e precisamente 19,830, ciò che fa risalire la detta cifra a 24,603; ricorda però, la Relazione che da questa possiamo sottrarre tutti quegli abitanti che si possono lasciare nelle case inabitabili della prima categoria, una volta che sia soppressa la parte inabitabile dell'abitazione e che si calcolano in 4368. Potremo così concretare il fabbisogno attuale in un complesso di abitazioni per 20,235 persone. Non tutte queste si trovano, è vero, in condizioni di eguale gravità: sono le 9778 persone che occupano le abitazioni inabitabili della terza e quarta categoria, quelle per cui s'impongono i provvedimenti più urgenti: ma anche a voler per il momento restringere il problema in questi limiti, ci persuadiamo della sua imponenza, non appena teniamo conto della necessità in cui ci troviamo di dover in pari tempo soddisfare anche ai bisogni derivanti dall'aumento della popolazione, che

in questi ultimi anni si è fatto molto superiore a quello fino ad ora calcolato, e che sulla base di ricerche più esatte possiamo fissare in 1300 per anno.

Quali vie si dovranno percorrere, si chiede ancora la Relazione, quali mezzi si dovranno impiegare per avviare Venezia a un così largo rinnovamento del suo abitato, a un così esteso movimento edilizio?

Le vie che si devono seguire per risolvere il problema delle abitazioni, sono il risanamento delle abitazioni esistenti, e la costruzione di nuove case necessarie sia per sostituire le irriducibili, sia per sovvenire alle esigenze dell'aumento della popolazione. Collo stabilire quali fra le prescrizioni fissate per le case di nuova costruzione debbano venire estese alle abitazioni esistenti, e col curarne con tutto rigore, l'applicazione entro determinati limiti di tempo; con l'apertura di nuove finestre e l'ampliamento delle esistenti, con la sistemazione di pareti, di pavimenti, di scale, coll'introduzione dell'acqua potabile, col miglioramento della fognatura domestica, si potranno certo rimuovere molti di quei difetti che le abitazioni venete presentano: difficilmente, però, si potrà per questa via ottenere miglioramenti efficaci e permanenti quando trattisi delle abitazioni che si trovano nelle condizioni peggiori. Il risanamento delle abitazioni popolari, come soluzione del problema delle abitazioni, ha avuto qualche successo in Inghilterra, in Francia, nel Belgio; ma quando l'insalubrità delle abitazioni è grave, quando essa è dovuta a cause insanabili, quali la distribuzione difettosa e irriducibile dei locali, le cattive fondazioni, il decadimento generale dei fabbricati, e la strettezza eccessiva delle vie, la trasformazione di questi immobili in case salubri e a buon mercato si presenta difficile ed eccessivamente costosa. E, infatti, l'istituzione dei premi deliberati dal Consiglio comunale di Venezia per le trasformazioni radicali dei fabbricati che si trovano in condizioni edilizie ed igieniche non rispondenti alle norme dei regolamenti, e che vengono messi in armonia colle norme stesse, non è valsa ad ottenere un largo risanamento delle abitazioni inabitabili, i cui difetti, in generale, sono così gravi da non potersi eliminare che con l'abbattimento della abitazione e la sua ricostruzione. E' per questo che risultati apprezzabili non si sono raggiunti che stimolando l'iniziativa privata coi premi per le nuove costruzioni, e per le sopraelevazioni delle case esistenti, premi che hanno determinato un certo risveglio nel movimento edilizio di Venezia. Senza dubbio questa azione stimolatrice del Comune dovrebbe continuare e intensificarsi.

Ma nè la ricostruzione di case salubri al posto di quelle inabitabili, nè la costruzione di case nuove su aree libere, possono soddisfare ai bisogni derivanti dall'incremento della popolazione, e provvedere a quelli delle classi più disagiate della nostra popolazione. La deficienza di spazio in Venezia, i cui limiti sono rigidamente fissati dalla laguna che la circonda, si fa sentire ogni giorno più acuta: si ha, è vero, ancora qualche area libera, si ha ancora la possibilità di elevare, senza danno, molti fabbricati, come

quelli che sorgono lungo i canali che attraversano le dette Parrocchie, ma se possiamo ammettere che tali costruzioni abbiano almeno in parte ad equilibrare le conseguenze delle demolizioni necessarie a un serio risanamento della città, non possiamo certo credere che esse possano soddisfare ai grandi bisogni dimostrati dalla nostra inchiesta. D'altra parte conviene considerare come il valore dei terreni che comunque possono essere offerti all'iniziativa privata, è, in ogni parte del nostro territorio urbano, così elevato, e così elevate sono oggi le spese di costruzione, che non è possibile ammettere che i privati si decidano ad aumentare il numero delle loro costruzioni, e in pari tempo a commisurare le pigioni delle abitazioni nuove a quelle dei tipi corrispondenti delle abitazioni esistenti. Basterà a questo punto ricordare che i fitti fissati per le case sane ed economiche più recentemente costruite dal Comune, sono superiori a quelli che abbiamo visto costituire la media per le abitazioni abitabili dello stesso tipo, e che dall'esercizio di tali case, il Comune ritrae un reddito irrisorio: non possiamo pretendere dai privati intedimenti e sacrifici simili a quelli che informano l'opera del Comune. Le classi popolari sono tenute lontane dalle case nuove dall'altezza dei fitti, e gli abitanti allontanati da quelle che si migliorano o si ricostruiscono non vanno mai a riuoccuparle, chè se anche i più poveri cominciano ad intendere i vantaggi di una casa salubre, non vi accorrono per poco che il fitto vi superi quello ordinariamente pagato, e di necessità rifluiscono e s'infiltrano nelle vecchie abitazioni di cui aumentano l'addensamento e l'insalubrità. Tale condizione di cose si è avverata in tutte le grandi città, dove la costruzione di nuove case non ha potuto seguire il forte incremento della popolazione, e nelle quali, constatata l'assoluta impossibilità di risolvere il problema delle abitazioni popolari col miglioramento dei quartieri esistenti entro la cerchia antica della città, si è diretta la popolazione meno abbiente verso quel territorio extraurbano, ov'è possibile costruire case salubri a prezzi più moderati.

L'Autore del libro accenna ad alcuni terreni in Venezia che ancora si potrebbero utilizzare per le nuove costruzioni e conclude:

« L'utilizzazione di queste aree potrebbe, secondo me, soddisfare le esigenze presenti della nostra popolazione: non passeranno, però, molti anni, che per lo sviluppo graduale ma continuo della città, si renderanno necessari altri provvedimenti più radicali e più grandiosi, quali quelli, che vengono già ventilati, di far sorgere nella nostra laguna una nuova Venezia, o di riversare parte della nostra popolazione nella vicina terraferma, facilitando le comunicazioni tra Venezia, e il margine lagunare. Trattasi però di problemi che implicano questioni difficili e complicate, sui quali non mi soffermo, perchè sarebbe presunzione da parte mia il discuterne anche la sola attuabilità. A me basta aver fissati i termini del problema che si presenta alla nostra Amministrazione, di aver affermata la convinzione che il Comune più che come costruttore di nuove case debba esplicitare l'azione sua nel dirigere l'iniziativa privata col designare e provvedere le aree ove essa deve rivolgere la sua attività ».

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

H. T. Easton. — *English Bank Book-Keeping with an introduction on the theory and practice of accounts.* — London, E. Wilson, 1910, pag. 199.

L'Autore ha raccolto in questo volume le massime generali e la pratica della tenuta dei conti specialmente in riguardo alle Banche; la considerazione che da qualche tempo in Inghilterra le Banche private di sconto sono diminuite da 336 ad 84, mentre le succursali sono aumentate da 1789 a 5072, gli fa ritenere necessario un controllo perfetto col quale i conti possano essere ridotti ad unità; ed il libro suggerisce il sistema migliore per raggiungere questo scopo. Con pratico intendimento l'Autore intercala molti esempi ed anche molti moduli così che è resa facile e chiara la intelligenza della sua esposizione. Prima descrive i principali libri dei conti ed i sussidiari; il conto capitale e quello profitti e perdite, ed il bilancio. Applica poi ai conti delle Banche questi fondamentali principi.

Un buon indice alfabetico chiude il volume.

A. Conan Doyle. — *La Merveilleuse découverte de Raffles Haw.* Trad. dall'inglese di A. Savine. — Paris, P. V. Stock, 1910, pag. 304 (3 fr. 50).

L'immaginoso scrittore inglese in questo suo nuovo racconto suppone già realizzata l'ipotesi scientifica dell'unità della materia, e ciò facilita al suo protagonista la scoperta della trasformazione dei metalli e specialmente del piombo in oro. Le favolose ricchezze ottenute dal crogiuolo del chimico, offrono motivo all'Autore di esporre alcune considerazioni economiche e morali sugli effetti che il denaro, senza limite ottenuto, può produrre sugli uomini. Il lettore resta subito attratto dalla narrazione efficace dei vari episodi e la accurata traduzione nulla fa perdere dei pregi originali del lavoro. J.

RIVISTA ECONOMICA E FINANZIARIA

— Il *Credito mobiliare francese* ha proceduto il 30 novembre alla emissione di 75,000 obbligazioni di 20 sterline o di 504 fr. rappresentanti il prestito della Repubblica della Bolivia 5 per cento oro autorizzato dalla legge 31 gennaio 1910, votato dal Congresso legislativo boliviano e promulgato il 3 febbraio 1910.

Secondo le notizie pubblicate questo prestito che ammonta normalmente a 1,500,000 sterline, ha per oggetto la creazione di una banca nazionale e l'esecuzione di lavori pubblici, specialmente ferroviari. L'ammortizzamento è fissato in 35 anni: garanzia sono i prodotti dei diritti delle dogane alla esportazione dei minerali e del caoutchouc.

— Si hanno notizie sui risultati della industria forestale in Italia.

Nel corso dell'anno 1909 le utilizzazioni, avvenute nei boschi del Regno, furono le seguenti:

a) Boschi vincolati: 1° Legname da opera e costruzioni diverse: metri cubi 730,166, venduti complessivamente per L. 24,917,211, in ragione, cioè di L. 34.12 il metro cubo. — 2° Legna da ardere: metri cubi 2,214,818, venduti per L. 26,871,643, in ragione di L. 12.13 il metro cubo. — 3° Carbone: quintali 2,290,899, venduti per L. 20,234,384, in ragione cioè di L. 8.83 il quintale;

b) Boschi non vincolati: 1° Legname da opera e costruzioni diverse: metri cubi 36,438, venduti per L. 12,639,076, in ragione di L. 34.58 il metro cubo. — 2° Legna da ardere: metri cubi 1,834,356, venduti per L. 21,214,185, in ragione di L. 11.56 il metro cubo. — 3° Carbone: q.li 1,702,659, venduti per L. 18,255,664, in ragione di L. 10.72 il quintale.

Complessivamente, dai boschi vincolati e non vincolati, si utilizzarono metri cubi 1,095,604, venduti per L. 37,556,287, di legname da opera e costruzioni diverse; metri cubi 4,049,174 di legna da ardere, venduti per L. 48,085,828, e quintali 3,993,558 di carbone, venduti per Lire 38,490,038.

Il valore complessivo, quindi, dei prodotti legnosi utilizzati nei boschi del Regno durante il suddetto anno, è stato di L. 124,132,153.

— Discutendosi alla Camera il progetto sull'emigrazione, che diventò poi la legge 17 luglio 1910, fu affacciata la tesi dell'opportunità di migliorare il funzionamento delle commissioni arbitrali provinciali, che hanno, per la legge 31 gennaio 1901, il compito di decidere le controversie tra vettori ed emigranti. Queste commissioni non avevano dato risultati interamente soddisfacenti, specialmente riguardo alla sollecitudine nel provvedere per le liti, assai frequenti e talvolta di singolare gravità. Quindi il ministro degli esteri, associandosi alle osservazioni fatte, si impegnò di presentare al più presto un progetto di riforma delle norme per l'emigrazione. Il progetto provvede anche all'istituzione, da più parti invocata, di una speciale magistratura per la risoluzione delle controversie che sorgono fra emigranti e imprenditori in occasione di contratti di lavori da eseguirsi in paesi esteri.

Giovandosi anche degli studi fatti dal Commissariato dell'emigrazione, che già aveva rilevato dal canto suo la necessità dei due ordini di provvedimenti, il ministro degli esteri, di concerto col ministro di grazia e giustizia, ha ora formulato un disegno di legge da presentarsi al Parlamento nell'imminente ripresa dei lavori. Tale disegno regola *ex novo* tutta la materia della giurisdizione speciale per l'emigrazione; migliora, precisandone i limiti e resolvendo numerosi dubbi di interpretazione, le norme in vigore, dubbi che avevano dato luogo ad una grande varietà e spesso a contraddizione di giudicati.

La giurisdizione in parola, messa anche in rapporto colle norme recenti che, accanto alla patente di vettore, costituiscono la licenza consolare per il trasporto degli emigranti di ritorno in Italia, viene ripartita fra gli ispettori dell'emigrazione nei porti di imbarco e la commis-

sione arbitrale. Una radicale innovazione è portata riguardo al numero e alla composizione delle commissioni arbitrali. Attualmente ve ne è una per ogni provincia; parecchie di esse non hanno mai funzionato e altre hanno avute pochissime occasioni di pronunciare decisioni; con la legge proposta ne verrebbe grandemente ridotto il numero, istituendosi una per ognuno nei porti che sono o che potranno essere riconosciuti in avvenire, porti d'imbarco degli emigranti e dando in pari tempo facoltà al Governo di istituirne altre in sedi di corti d'appello e eccezionalmente di tribunale. Di questa facoltà, naturalmente, il Governo dovrebbe valersi secondo il bisogno, in relazione ai possibili spostamenti e alle non infrequenti variazioni dei centri d'emigrazione. Riguardo alla composizione delle commissioni, i cinque membri attuali vengono ridotti a tre, con altrettanti supplenti, togliendo in malo modo una delle cause dei lamentati ritardi derivanti spesso dalla difficoltà di riunire una commissione numerosa.

Viene istituita inoltre, assecondando un desiderio che si era manifestato quando si discusse alla Camera la legge 17 luglio 1910, una Commissione centrale di appello, che gli emigranti e i vettori potranno adire quando la controversia sia di una certa entità, e si renderanno altresì appellabili presso le commissioni arbitrali le decisioni degli ispettori dell'emigrazione dei porti di imbarco per un valore superiore ad una determinata cifra.

Si provvede poi ad una determinazione del concetto di emigrante, con criteri di larghezza e con l'intento di impedire le frodi.

Il progetto detta norme precise circa la competenza dei giudici per valore e per territorio, circa l'istruttoria e il giudizio, e stabilisce che il Commissariato, in particolari circostanze, possa provvedere per mezzo di funzionari o avvocati di sua fiducia alla difesa degli emigranti nei giudizi che li riguardano.

In una seconda parte, il progetto stesso si occupa della tutela giuridica dei nostri operai arruolati in Italia per lavori da eseguirsi all'estero, di quella parte di emigrazione cioè, che è detta impropriamente continentale, e che si dirige a paesi europei o del bacino del Mediterraneo. Tale tutela si concreta con la creazione di speciali collegi di probiviri, da regolarsi secondo le norme della legge del 1903 sui probiviri in quanto esse siano applicabili, e con l'estensione dell'obbligo di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e quegli imprenditori o arruolatori che non provino di avere già provveduto all'assicurazione stessa nello Stato estero ove il lavoro deve eseguirsi.

Il disegno di legge ha infine disposizioni intese a migliorare e precisare la materia delle sanzioni penali contenute nella legge del 1901, e ad introdurne di nuove in dipendenza delle disposizioni sopradette.

— Ecco, secondo l'ultimo « Bollettino di Statistica Agraria » dell'Istituto Internazionale d'Agricoltura (novembre), gli indici della produzione dei principali cereali d'inverno e di primavera nell'emisfero settentrionale per l'anno

agricolo 1910, riferiti alle rispettive produzioni complessive espresse in milioni di quintali:

Grano: quint. 848 milioni; indice 99.97 (ossia 0.03 per cento inferiore al 1909).

Segale: quint. 359 milioni; indice 97.0 (ossia 3 per cento inferiore al 1909).

Orzo: quint. 267.2 milioni; indice 95.1 (ossia 4.9 per cento inferiore al 1909).

Avena: quint. 534.5 milioni; indice 94.1 (ossia 5.9 per cento inferiore al 1909).

Tali dati riflettono la quasi totalità dei paesi dell'emisfero boreale, in base alle informazioni pervenute all'Istituto a tutto il 17 corrente.

Inoltre questo mese esso è stato in grado di estendere i suoi calcoli anche alla produzione complessiva del:

Mais, quint. 931.3 milioni; indice 114.3 (ossia 14.3 per cento superiore al 1909).

Pel riso, invece, le informazioni ricevute finora dall'Istituto furono troppo scarse per consentirgli una totalizzazione; figurano quindi nel « Bollettino » soltanto alcuni dati parziali, fra i quali specialmente interessanti quelli relativi all'India e al Giappone.

Pel cotone figurano i dati concernenti l'Impero Indo-Britannico, ove la superficie piantata segna un aumento sull'anno precedente, e lo stato delle culture è in generale soddisfacente.

Il « Bollettino » riferisce inoltre alcune informazioni sui paesi della zona meridionale, dalle quali risultano notevoli aumenti nelle superficie coltivate a grano nella Repubblica Argentina, in Australia e nel Chili, nonché nella superficie coltivata ad avena nella Repubblica Argentina.

Infine il Bollettino pubblica le prime notizie pervenute all'Istituto sulle semine dei cereali d'inverno nei paesi dell'emisfero settentrionale. Nel complesso queste notizie sono abbastanza buone, le semine essendo già quasi dappertutto compiute con una stagione, in genere, normale; e lo stato delle culture è, per lo più, soddisfacente.

— La Direzione Generale di Sanità ha pubblicato, in questi giorni, una Statistica sulla macellazione degli animali e sul consumo della carne nei Comuni italiani, capoluoghi di Provincia e nei Comuni aventi una popolazione agglomerata non inferiore ai 10 mila abitanti, nel 1908.

La Statistica della Direzione Generale di Sanità espone i dati — accuratamente e razionalmente raccolti — per 346 Comuni, con una popolazione complessiva di 11,879,295 abitanti: e da essi risulta che nell'anno 1908 si macellarono in quei Comuni 2,337,844 animali, con un ricavo netto di carne, uguale a Kg. 254,869,740.

Esaminando le cifre relative, si rileva come, fra gli animali macellati, i bovini sono stati in N. di 1,047,466, con un ricavo, in carne di Kg. 172,053,729; vale a dire che il tipo di carne, ritenuto il migliore per l'alimentazione vi ha concorso per più della metà del consumo.

Vengono poi 3235 bufalini con un ricavo di Kg. 489,058 di carne; e ad essi seguono: ovini e caprini 1,759,743 per Kg. 17,049,932; suini 539,329 per Kg. 60,043,220 ed equini 28,071 per Kg. 4,333,735.

Aggiungendo ai totali del prodotto in carne

ricavato dalla macellazione di questi animali, l'ammontare delle carni fresche importate da altri Comuni e quello della selvaggina e del pollame, si ha un totale di Kg. 301,528,550 per i suddetti 346 Comuni, in cui si sono fatte le ricerche; il che dà per gli 11,879,293 abitanti che consumarono questo prodotto, una media di Kg. 25,382 per abitante.

A formare questa media hanno concorso coefficienti che da un minimo di appena Kg. 31½ (Trapani Kg. 3,334) vanno al massimo di oltre 50 Kg. (Milano Kg. 52,962).

— Il raccolto del grano in Rumania è stato quest'anno di 39 milioni di ettolitri, cifra superiore di 2 milioni a quella prevista. All'abbondanza nella quantità non corrisponde però la qualità, che è anzi inferiore alla qualità media del grano che si raccoglie in Rumania. Infatti il peso medio per ettolitro è quest'anno di 77.3 kg.

Il raccolto del grano si va facendo poco per volta, in causa della deficienza dei contadini e per il fatto che in molti luoghi non è secco abbastanza; esso si valuta a 36 milioni di ettolitri, e la produzione media per ettaro è di 17.7 ettolitri, cioè di gran lunga superiore alla media degli ultimi tre anni ed alla media normale; è il miglior raccolto che si sia avuto dal 1906, tanto come produzione totale, che come produzione per ettaro.

Per l'esportazione vi sono da 18 a 20 milioni di ettolitri, dedotta la quantità per il consumo interno.

— E' stato pubblicato il rapporto del Consiglio di amministrazione sul **Debito pubblico ottomano** per l'anno fiscale 1909-1910 terminato col 28 di febbraio.

Le entrate generali dell'amministrazione sono ascese a 4,543,839 lire turche contro 4,191,689 per l'anno precedente, cioè un aumento di 352,150 lire turche ovvero 8.4 per cento. L'aumento proviene principalmente dalle fonti sottoposte al controllo diretto del Debito pubblico, cioè: 210,953 lire turche. I diritti supplementari del 3 per cento sulle dogane hanno fornito un plus-valore di 84,556 lire turche.

Il fondo di riserva ha raggiunto il massimo previsto di 2 milioni di lire, ed a cominciare dall'anno corrente, gl'interessi di questi fondi si aggiungeranno alle entrate generali.

Il Debito unificato al 1-14 marzo 1910 ascendeva a lire turche 39,930 mila, in diminuzione di 560 mila lire turche in rapporto alla stessa data del 1909.

Sul totale di 1,980 mila lotti turchi, 143,550 titoli sono stati ammortizzati col sorteggio e 320,216, col riscatto, di modo che alla fine dell'esercizio, rimanevano ancora in circolazione 1,516,234 titoli.

Le entrate totali, compresi gl'incassi degli arretrati della provincia, ecc., ascendono a 4,451,727 lire turche contro 4,199,568. Le spese totali ascendono a 645,428 lire turche, contro 641,108. La somma disponibile risulta così di lire turche 3,906,299 contro 3,558,460.

Il servizio d'interesse del debito unificato ha assorbito 1,691,031 lire turche, gli ammortamenti 196,344 lire turche e l'annualità per lotti

turchi, 270 mila lire turche in tutto 2,157,375 lire turche per l'anno scorso. L'eccedenza disponibile risulta dunque di 1,748,924 lire turche contro 1,401,086.

Quindi abbiamo 1,311,693 lire turche contro 1,050,814 al governo, 437,231 lire turche contro 350,271 ai creditori. Su questa ultima cifra il 40 per cento cioè 184,892 lire turche contro 140,108, è destinato ai lotti turchi ed il 60 per cento cioè 262,339 lire turche contro 210,163 all'ammortamento supplementare del Debito Unificato.

— Il « Board of Trade » pubblica un censimento relativo alla **industria della birra in Inghilterra**. Da esso risulta che 78,114 uomini, 5125 ragazzi, 1794 donne e 189 ragazze sono impiegati nell'industria della fabbricazione della birra. La materia impiegata nell'industria stessa rappresenta un valore di sterline 25,774,000; i salari pagati ai lavoratori, le spese di pubblicità, gli affitti, le tasse locali costano annualmente sterline 28,219,000, mentre le tasse pagate allo Stato richiedono una somma di sterline 13,117,000.

Il valore della birra prodotta in Inghilterra ogni anno è quindi di circa 68 milioni di sterline.

RASSEGNA DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

Il commercio della Germania. — Durante i primi dieci mesi del 1910 il movimento commerciale della Germania fu di 13.861,470,000 marchi contro 12,809,471,000 nello stesso periodo del 1909.

L'importazione totale delle merci si elevò in Germania a 7,541,753,000 marchi contro 7,260,586,000 nello stesso periodo del 1909.

L'esportazione si elevò invece a 6,319,717,000 marchi contro 5,548,885,000 nello stesso periodo del 1909.

Il commercio del Giappone. — Ecco, in yens le cifre del commercio estero del Giappone durante il mese di agosto 1910, paragonate a quelle del agosto 1909:

	agosto 1910	agosto 1909
	(in yens)	
Esportazioni	37,410,540	35,647,690
Importazioni	36,830,988	30,891,363
Totale	74,241,528	66,539,053
Ecced. delle esport.	579,552	4,756,327
	I primi 8 mesi. Diff. sul 1909	
	1910	(yens)
Esportazioni	284,860,297	+ 32,046,031
Importazioni	312,688,785	+ 33,910,681
Totale	597,549,084	+ 65,956,712
Ecced. delle importaz.	27,828,486	

Metalli preziosi			
	agosto 1910	agosto 1909	
	(in yens)		
Esportazioni Oro	2,820,000	25,000	
Argento	111,429	1,886	
Importazioni Oro	1,876,521	14,741,937	
Argento	6,187	1,146	
Ecced. delle esport.	1,048,721		
Ecced. delle import.		14,716,897	
I primi 8 mesi	Diff. sul 1909		
1910 (yens)			
Esportazioni Oro	11,296,066	+	9,922,978
Argento	963,643	+	886,921
Importazioni Oro	17,492,015	+	14,577,654
Argento	137,280	-	89,693
Ecced. delle importaz.	5,369,000		

— Ecco, in yens, ora le cifre dello stesso commercio durante il mese di settembre 1910, paragonate con quelle di settembre 1909:

	sett 1910	sett. 1909	
	(yens)		
Esportazioni	41,017,595	35,866,778	
Importazione	34,912,480	30,371,563	
Totale	75,930,075	65,738,341	
Ecced. delle esport.	6,105,115	4,995,215	
I primi 9 mesi	Diff. sul 1910		
1910 (yens)			
Esportazioni	325,987,002	+	37,805,956
Importazioni	347,599,863	+	38,450,196
Totale	673,586,865	+	76,256,152
Ecced. delle importaz.	21,612,861		

Metalli preziosi.			
	sett. 1910	sett. 1909	
Esportazioni Oro	1,990,008	1,213,920	
Argento	14,295	2,055	
Importazioni Oro	—	11,678,823	
Argento	40,439	51,927	
Ecced. delle esport.	1,973,856		
» delle import.		10,514,890	
I primi 9 mesi	Diff. sul 1910		
Esportazioni Oro	13,286,066	+	10,699,058
Argento	987,938	+	909,161
Importazioni Oro	17,492,015	-	26,056,547
Argento	177,699	-	101,226
Ecced. delle importaz.	3,895,710		

COSE FERROVIARIE

La Relazione del Direttore Generale delle Ferrovie di Stato sull'esercizio 1909-10

Il direttore generale delle Ferrovie dello Stato ha compilato la propria Relazione sull'esercizio ferroviario chiuso al 30 giugno scorso.

L'avanzo dell'esercizio.

In essa si rileva anzitutto che l'esercizio medesimo si è chiuso con un sensibile miglioramento in confronto col precedente. I prodotti del traffico importarono L. 481,245,190.81; gli introiti fuori traffico e i rim-

borsi di spesa L. 24,753,406.10; le entrate eventuali L. 4,863,039.34; le spese ordinarie di esercizio Lire 391,471,905.10; le spese complementari di esercizio L. 22,260,000; le spese accessorie L. 56,801,430.88; il versamento al Tesoro, comprese le entrate eventuali, L. 40,328,300.27.

Nel 1909-910, mentre i prodotti ottenuti dai trasporti superarono di L. 30,407,429.21 quelli del 1908-909, l'esercizio (comprese le spese accessorie), che nel 1908-1909 aveva dato un avanzo di L. 29,900,338.95, pari alla differenza fra le entrate e tutte le spese della parte ordinaria del bilancio, fornì invece un avanzo di L. 35,465,260.93, pur avendosi fatto fronte a maggiori spese per L. 17,564,760.34, occorse in conseguenza dell'aumento del traffico e delle riparazioni dei rotabili, oltre che ad un maggior onere di L. 8,423,379.50 per interessi ed ammortamento rimborsati al Tesoro.

Il versamento al Tesoro per 1909-910, ascendente, come si è detto, a L. 40,328,300.27, è formato dall'avanzo testè citato di L. 35,465,260.93, dalle entrate eventuali dovute a interessi sulle somme depositate in conto corrente ed a penalità inflitte ai fornitori (L. 1,863,039.34), e da un prelevamento di 3 milioni dalla riserva.

Il residuo dell'esercizio, dopo pagate le spese ordinarie e quelle complementari, è venuto aumentando dal 1906-07, da L. 78,225,300.06 a L. 92,266,691.81, mantenendosi pressochè costante il coefficiente di spesa totale (ordinarie e complementari) da 81.48 per cento a 81.76 per cento, mentre invece il coefficiente proprio di spesa ordinaria (paragonabile a quello delle Società già esercenti le tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicilia, nei bilanci delle quali non figuravano le spese complementari cui si provvedeva mediante fondi speciali) passò dal 75.56 per cento al 77.30 per cento.

Inoltre l'avanzo, comprendendo tra le spese anche quelle accessorie, è venuto scemando, dal 1906-907, da L. 47,709,747.38 a L. 32,465,260.93, precipuamente a causa dell'aumento dell'onere d'interessi e ammortamento rimborsati al Tesoro e che gravavano sulla parte ordinaria del bilancio ferroviario, non solo sulle somme da esso fornite (L. 692,914,931.22) per le spese ordinarie e patrimoniali d'impianti e materiale, ma benanco sui pagamenti (L. 488,469,314.06) fatti dal Tesoro alle cessate Società esercenti in estinzione del debito dello Stato per liquidazione delle gestioni anteriori al 1° luglio 1905 e pel riscatto delle linee di accesso al Lempione, nonchè sulle somme (L. 53,156,857.47) fornite per aumenti di dotazione dei magazzini.

Complessivamente, al 30 giugno 1910, è sopra un capitale di L. 1,234,541,102.75 che il bilancio ferroviario 1909-910 ha fatto, rimborsando il Tesoro, il servizio degli interessi per L. 38,706,143.15 e dell'ammortamento per L. 10,125,287.73 e in totale per L. 48,831,430.88.

Considerando che per l'anno finanziario 1911-912 il detto avanzo dall'esercizio si prevede in circa Lire 40,400,000, si può trarre la conseguenza che il 1908-909, con l'avanzo di L. 29,900,338.95 segnò il periodo più critico dell'esercizio ferroviario di Stato, non solo per effetto del pagamento al Tesoro degli interessi e dell'ammortamento, bensì anche a causa degli oneri diretti ed indiretti derivati dal terremoto calabro-siculo del dicembre 1908 e delle rilevanti spese sostenute per impiantare e sviluppare servizi nuovi, aumentando i treni dove maggiore ne era sentito il bisogno, aumentando il riscaldamento, l'illuminazione nei treni e nelle stazioni, istituendo treni celeri per la pronta resa delle merci deperibili e separando, ovunque si potè, il servizio delle merci dai treni viaggiatori.

Una tabella allegata alla Relazione mostra come venne formato il versamento al Tesoro, l'importanza delle entrate eventuali e delle somme poste in riserva, lo sgravio della manutenzione dei rotabili, gli oneri che la legge 25 giugno 1900 n. 372, ha accollato al Tesoro (come lo furono fino al 30 giugno 1905) per le quote di prodotto dovute ai concessionari di linee comprese nella rete di Stato, i contributi della parte ordinaria del bilancio alle spese di migliorata patrimoniale, che, per effetto della legge stessa, nel 1909-10 fecero carico alla parte straordinaria.

Il personale e l'analisi delle spese.

Proseguendo nell'esposizione di dati e nei relativi confronti, la Relazione osserva che se l'andamento finanziario dell'azienda di Stato nel 1909-910 si paragona, in base alle statistiche che venivano pubblicate dalle Società esercenti, con quello medio del triennio 1902-903-904 durante l'esercizio privato, si rileva che nel triennio 1902-903-904 erano in servizio 104,833 agenti

che costavano ognuno in media L. 1360, mentre nel 1909-910, in media, si ebbero in servizio 143,636 agenti addetti all'esercizio, con una spesa media di L. 1600 ognuno. Se nel 1909-910 si fossero pagati gli agenti come lo furono nel citato triennio, si sarebbe avuta, rispetto alla media del triennio 1902-903-904, una minore spesa di circa 34 milioni e mezzo di lire ed il residuo sarebbe di milioni 126,767 invece di 92,267 in confronto di quello del triennio medesimo che fu di milioni 95,692.

L'esame particolareggiato delle spese più importanti mostra l'influenza che esse ebbero sull'andamento finanziario dell'azienda. Le spese hanno variato dal periodo triennale d'esercizio privato contemplato al 1909-910 nella seguente misura: personale dal 41.80 per cento delle entrate al 45.40 per cento; combustibile dal 10.50 per cento all'11.60 per cento; diverse dal 14.50 per cento al 20.40 per cento, e in complesso dal 66.80 per cento al 77.40 per cento delle entrate. Se non fosse intervenuto l'aumento dello stipendio medio, le spese di personale in rapporto ai prodotti sarebbero in diminuzione.

Ma si può affermare che una notevole parte delle spese per i miglioramenti concessi venne compensata dal miglior rendimento del personale.

Elementi di confronto si traggono anche da un grafico allegato alla Relazione, che rappresenta la lunghezza della rete esercita, la quantità di personale, la percorrenza dei treni, le entrate, le spese ordinarie, il residuo prodotto dedotte le spese ordinarie, il numero di agenti riferito a un milione di chilometri-treno e a un milione di entrate, l'introito per chilometro-treno, nel periodo trascorso dal 1898 al 1909-10.

I diagrammi mostrano come sia venuto via via migliorando il rendimento degli agenti. Questi diminuirono numericamente rispetto alla percorrenza dei treni e rispetto alle entrate fino al 1905, in conseguenza delle restrizioni nelle assunzioni di personale approntate dalle Società nell'ultimo periodo di esercizio privato. Ma iniziato l'esercizio di Stato, con l'aumentare del traffico e con l'obbligo fatto all'amministrazione di liquidare le cessate gestioni e di provvedere a tutto il maggior lavoro di indagini, riscontri, regolarizzazioni, norme uniformi, giustificazioni dettagliate di introiti e di spese ecc., si rese indispensabile, nei primi anni, di aumentare le assunzioni di personale.

Gli stessi diagrammi mostrano come per l'esercizio delle Ferrovie di Stato non si avessero nel 1909-10 che 283,9 agenti per ogni milione di lire di prodotto e 1331 per ogni milione di chilometri-treno, mentre nell'anno 1903 (prima delle riduzioni apportate dalle Società esercenti nel 1904) erano rispettivamente 306,9 e 1408, e come il personale esecutivo si sia potuto più intensamente utilizzare negli ultimi anni, mercè anche lo sviluppo del traffico, poichè esso supera solo del 37 per cento quello delle tre Società, mentre il lavoro misurato dai chilometri-treno, è superiore del 48 per cento a quello delle tre reti dell'anno considerato.

Riguardo al personale dirigente ed amministrativo, la relazione osserva che il personale dirigente delle Ferrovie dello Stato è in quantità proporzionalmente minore di quello che avrebbe avuto la rete Adriatica rispetto al numero degli agenti esecutivi, degli agenti cioè che debbono essere diretti e controllati, ed è anche in quantità proporzionalmente minore di quello che nel complesso avrebbero avuto le tre reti col traffico attuale.

Risulta inoltre che il personale amministrativo delle Ferrovie dello Stato è in quantità inferiore di 231 agenti a quello che avrebbe avuto la rete Adriatica, e superiore di 1838 agenti a quello che avrebbero avuto le tre reti — 1238 senza i lavori di completamento delle linee — onde la possibilità di una riduzione numerica negli agenti amministrativi, specialmente quando cesseranno le cause transitorie prima accennate (modificazioni nei metodi di esercizio e contabili, fusione di norme diverse), e quando diminuiranno le cause permanenti derivanti dal numero delle unità amministrative che l'organizzazione attuale, in base a compartimenti di limitata estensione, richiede, e le altre cause (maggiori indagini e prove giustificative, aumento di riscontri, regolamenti nuovi, ecc.), che durante l'esercizio privato non esistevano e che all'Azienda sono ora imposte, per aumento di formalità amministrative e per i rapporti che essa deve avere con i poteri e con le amministrazioni dello Stato.

Il combustibile, il materiale, gli indennizzi.

Passando alle altre maggiori spese ordinarie, la Relazione rileva che l'aumento nella spesa per il combustibile — la quale rappresentava nel triennio 1902-1903-904 il 10 per cento circa delle entrate e nel 1909-1910 raggiunse l'11.5 per cento circa — è in parte dovuto all'aumento di peso dei veicoli, all'aumento di velocità dei treni ed alla separazione del servizio viaggiatori da quello delle merci, per le quali ultime si dovettero effettuare treni speciali.

Inoltre il costo a Genova dei carboni Newport primari è stato maggiore; in proposito la Relazione rileva anzi che la differenza nel prezzo unitario dei carboni stessi fra il 1902-03-04 e il 1908-09-10 è stata di L. 2,92, mentre per acquisti ben condotti dall'amministrazione il carbone venne fornito in quest'ultimo triennio con una differenza di solo 0,50 in più.

Le riparazioni al materiale rotabile costarono nel 1909-10 milioni di lire 65,393. La media annua del triennio 1902-03-04 importò milioni di lire 32,063.

E' da osservarsi che da allora le entrate aumentarono del 48,50 per cento, ma comunque l'aumento del costo della mano d'opera e di quello dei materiali, non basta a spiegare la differenza che ancora sussiste; questa si spiega col fatto che si eseguirono riparazioni in quantità superiore a quella normale richiesta per rimettere in circolazione veicoli guastati annualmente dall'esercizio e ciò allo scopo di diminuire gradualmente e far cessare l'arretrato, per unificare i pezzi di ricambio, migliorare il materiale, ricorrendo anche, per l'insufficienza degli impianti di officina dell'amministrazione, all'industria privata. Il maggior onere che le spese ordinarie di esercizio sopportarono nel 1909-10 per aumento di riparazioni eseguite, per aumento di sostituzioni di organi, invece di riparazioni, può valutarsi in circa 6 milioni di lire.

L'aumento fino al 48,50 per cento essendo giu' tificato dal traffico, le spese delle riparazioni in parola, nelle condizioni del 1902-903-904 sarebbero salite nel 1909-910 a milioni 47,600, dal che consegue che l'aumentato costo della mano d'opera (circa il 30 per cento) e dei materiali (specialmente il legname) spiega in gran parte il 24,50 per cento di aumento sulle spese di riparazione del triennio considerato.

La manutenzione ordinaria delle linee costò nel 1909-910, milioni di lire 19,478, mentre negli anni precedenti al 1907 non potè svilupparsi per mancanza di materiali e specialmente di traverse. La media annua del triennio 1902-903-904 importò milioni di lire 14,451. L'aumento è dovuto, nella più gran parte, al maggior costo delle prestazioni delle imprese ed all'aumento di costo (oltre lire 1,50 l'una) delle traverse, il consumo annuo delle quali per la manutenzione supera il numero di 2,000,000.

Gli indennizzi commerciali per trasporti merci e quelli per danni alle persone importarono nel 1909-910 milioni di lire 6,395 per le merci e milioni di lire 1,534 per le persone.

Non si conoscono esattamente gli importi delle somme pagate per indennizzi alle persone durante l'esercizio privato; la media annua invece di quelli pagati per indennizzi merci nel triennio 1902-03-04 fu di milioni 2,968, in ragione di 1,49 per cento circa dei prodotti merci. Nel 1909-10 si ebbe dalle merci e dai bagagli un prodotto di circa 300 milioni di lire; gli indennizzi pagati nell'anno superano non di molto la detta percentuale, ove si tenga conto che in essi sono comprese anche le liquidazioni arretrate.

Spese straordinarie e migliorie di servizio.

Venendo alla parte straordinaria del bilancio, e cioè alle spese straordinarie, in un prospetto allegato alla Relazione sono riassunte le somme stanziare e autorizzate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1910 sulle quali all'amministrazione venne data facoltà di assumere impegni. In complesso, al 30 giugno 1910, tenuto conto di L. 5,107,755,22 importo di rivasie recuperate, le somme ed entrate autorizzate per far fronte alle spese della parte straordinaria del bilancio importarono lire 1,329,141,557,94. Gli impegni assunti per le spese straordinarie a tutto il 30 giugno 1910 importano lire 1,101,350,953,25 e le spese erogate lire 775,363,520,11.

Nei riguardi del servizio un notevole miglioramento si è conseguito mercè i lavori eseguiti durante il trascorso quinquennio nelle stazioni. La potenzialità di queste è accresciuta, non però in proporzione

dell'aumento del traffico. Complessivamente le fronti di carico e scarico aumentarono per 15,168 carri (ossia del 36,80 per cento) e la capacità dei binari, per la formazione dei treni e per le manovre, aumentò per 20,562 (ossia del 25,20 per cento) mentre il traffico misurato dai prodotti del trasporto delle merci, è salito di circa il 40 per cento.

Oltre agli impianti richiesti nelle stazioni la relazione richiama l'attenzione anche sui raddoppiamenti di binario che costituiscono una serie di lavori precipuamente necessari sulle linee di grande traffico per rendere più rapida, regolare, sicura ed economica la circolazione dei treni. Al 30 giugno 1905 si avevano linee a doppio binario in ragione di circa il 14 per cento della lunghezza totale esercitata; al 30 giugno 1910 se ne avevano per circa il 17 per cento, e alla stessa data ne erano in corso di esecuzione per altri 580 chilometri, attivati i quali, i doppi binari raggiungeranno circa il 21 per cento della lunghezza attualmente esercitata.

L'Amministrazione ritiene però necessaria una maggiore estensione di tali raddoppiamenti, almeno per altri 1600 chilometri circa, per provvedere a linee aventi (1909) un transito superiore a 25 fino a 44 treni al giorno.

La Relazione rammenta poi che il bilancio ferroviario comprende anche degli accantonamenti di somme, i quali rappresentano altrettanta parte attiva. Il fondo di riserva, che al 1° luglio 1909 era di L. 3,762,631.75, al 1° luglio 1910 aveva una rimanenza di L. 7,762,631.75. Anche gli assegni annui per rinnovamento della parte metallica dell'armamento i cui residui si accumulano, offrivano al 30 giugno 1910 una disponibilità attiva di L. 11,599,541.46 rispetto agli impegni assunti. Le due rimanenze di L. 7,762,631.75 e 11,599,541.46 formano insieme un'attività di L. 19,362,173.21.

La Relazione riassume infine i risultati finanziari di alcune reti estere, come indice di confronto dei rispettivi aumenti fra il 1903 (oppure 1903-904) e l'ultimo anno di cui si possiedono gli elementi.

Ne risulta che l'aumento medio annuale del coefficiente di esercizio (2.13 per cento) delle ferrovie italiane esercitate dallo Stato, fu sorpassato da quello delle ferrovie di Svizzera (2.18 per cento), Austria (2.26 per cento), Belgio 2.59 per cento), Germania 3.46 per cento), mentre l'ebbero inferiore le ferrovie di Inghilterra e Francia. L'aumento medio annuale del traffico sulle ferrovie italiane esercitate dallo Stato, che fu del 7.50 per cento, superò quello di tutte le ferrovie estere considerate.

La Relazione trae da ciò la conclusione che l'esercizio di Stato, indipendentemente dalla questione delle spese, si manifesta più adatto dell'esercizio privato allo sviluppo delle risorse del paese, non potendo esso porsi dei limiti per i maggiori servizi che è chiamato a disimpegnare, e soggiunge al riguardo:

« Da tutto quanto è stato esposto appare evidente che, se l'azienda italiana delle ferrovie esercitate dallo Stato può essere suscettibile di ritocchi, economie e miglioramenti, come lo è qualunque Amministrazione in qualsiasi momento la si prenda a considerare, essa tuttavia si è dimostrata non meno idonea di altre aziende ferroviarie, meglio dotate di mezzi e non travagliate da calamità pubbliche e da trasformazioni organiche, a soddisfare, anche, per il buon volere del suo personale, alla vigorosa espansione dei traffici manifestatasi dopo il 1905, senza che l'aumento proporzionale del coefficiente di spesa sia stato maggiore di quello subito dalle aziende prese in esame.

« L'impulso che l'Amministrazione seppe in breve tempo imprimere ai servizi, alle indilazionabili provviste di materiale rotabile ed agli urgenti, numerosi ed importanti lavori richiesti per l'assetto della rete, sorpassando in potenzialità i limiti dalla legge imposti al Tesoro per l'annuale somministrazione dei fondi occorrenti per i pagamenti, dimostra che i bisogni del traffico furono da essa ben compresi e secondati ed è una prova dell'interessamento e dell'amore che il personale dirigente seppe mettere in opera, per porre le ferrovie in condizioni da poter rispondere alle esigenze dello sviluppo agricolo, industriale e commerciale del Paese ».

Il progetto governativo dei provvedimenti finanziari delle Ferrovie di Stato.

Alla ripresa dei lavori parlamentari l'on. Sacchi, ministro dei lavori pubblici, ha presentato il progetto di

legge per i ferrovieri il quale, oltre a portare notevoli modificazioni nelle condizioni del personale, contiene importanti riforme nell'organizzazione amministrativa. Senza ripetere tutto il disegno di legge, lo riassumeremo.

Quattro direzioni di esercizio.

L'ordinamento proposto, sopprime le attuali direzioni compartimentali, divide la rete continentale in tre grandi direzioni di esercizio aventi sede a Torino, Bologna e Napoli e facenti tutte capo con le loro linee, a Roma. La prima direzione di esercizio comprenderà il Piemonte, la Liguria, l'alta Lombardia ed il versante Mediterraneo; la seconda la Lombardia centrale, il Veneto, l'Emilia e le Marche; la terza tutto il Mezzogiorno d'Italia.

Questi tre compartimenti avranno ciascuno una percorrenza media di treni corrispondente a quella della Rete Adriatica; e ciascuno di essi avrà un ordinamento dei servizi attivi pure corrispondente a quello della Rete Adriatica: cioè servizi di movimento e traffico, trazione e materiale, mantenimento e lavori.

Da questi servizi dipenderanno direttamente le sezioni, che rimarranno, salvo gradualità ritocchi, quelle che sono attualmente colla istituzione di una o più sezioni di movimento e di trazione nelle sedi delle attuali divisioni senza sezioni. Dai servizi centrali di trazione e materiale dipenderanno anche le officine della circoscrizione. Presso ciascuna direzione di esercizio vi saranno uffici locali di ragioneria, legale e sanitario.

La Sicilia farà divisione di esercizio a sé, a Palermo, con uffici di divisione invece di servizi centrali.

Gli attuali servizi centrali per movimento e traffico, trazione e materiale, mantenimento e lavori, saranno soppressi ed il rispettivo personale passerà a costituire i servizi delle direzioni di esercizio assieme a quello delle divisioni che vengono pure sopresse.

Gli uffici centrali dei tre servizi saranno completi in tutte le specialità e avranno un assegno di bilancio proprio e tutte le facoltà necessarie al diretto svolgimento del servizio della rispettiva Rete.

I capi dei tre servizi, riuniti in Comitato sotto la presidenza del capo-servizio del movimento e traffico (che per aver maggior contatto col pubblico è meglio in grado di conoscere nel loro insieme le esigenze del servizio), concorderanno in luogo le risoluzioni di tutte le questioni interessanti più rami di servizio.

L'unità tecnica di ogni servizio, la distribuzione dei mezzi di esercizio, le modificazioni dei regolamenti e dei tipi di materiale, ecc., ecc., sarebbero mantenute da tre Comitati tecnici: uno per il movimento, uno per la trazione, uno per il mantenimento, costituiti dai capi-servizio preposti alle direzioni di esercizio e presieduti da un direttore tecnico sedente presso la direzione generale al quale spetterebbe la decisione sui vari argomenti.

I tre direttori tecnici poi, sussidiati quando ne fosse il caso dai rispettivi capi-servizio, costituirebbero sotto la presidenza del direttore generale un Comitato di direzione per questioni di ordine generale di maggiore importanza, che spetterebbe poi al direttore generale di decidere.

Allo scopo poi di ridurre le spese di controllo dei prodotti, e di avere gli uffici incaricati degli approvvigionamenti più vicino ai centri maggiori di rifornimento, si integrerebbe gradatamente il controllo di Firenze.

L'attuale servizio commerciale e controllo prodotti sarà abolito. La parte riguardante il controllo sarà, come sopra si è detto, aggregata al servizio ragioneria e cassa, le funzioni relative alla parte commerciale passano alle quattro direzioni di esercizio, e presso il direttore del movimento e traffico vi sarà un ufficio per lo studio delle tariffe.

La navigazione dipenderà direttamente da uno dei tre direttori tecnici.

Il nuovo ordinamento dei servizi tecnici del movimento della trazione e del mantenimento colle loro sezioni, non sarebbe possibile se si volesse mantenere per ciascun ramo un servizio unico per tutta la Rete, poichè senza il sussidio delle divisioni compartimentali il capo del servizio centrale avrebbe un eccessivo carico di lavoro e di responsabilità.

Dividendo invece, come si è proposto, in tre direzioni di esercizio la rete continentale, i capi dei servizi tecnici avranno un carico di mansione non superiore a quelli che avevano i capi dei servizi cor-

rispondenti presso la Rete Adriatica; e in confronto di loro non avranno certamente minore importanza i capi degli attuali servizi amministrativi (segretariato, ragioneria, ecc.), la cui giurisdizione, nel rispettivo campo di azione, si estende a tutte le reti, per modo che sarà giustificato se manterranno pari grado e trattamento.

Le città oggi sedi di compartimento, che vedono il compartimento soppresso, saranno compensate con uffici di altra natura.

I miglioramenti al personale.

Un'altra parte del disegno di legge riguarda i miglioramenti per il personale ferroviario, e per essa togliamo le informazioni dalla *Rassegna dei lavori pubblici*.

Al fine dei miglioramenti si domanda l'autorizzazione di una spesa complessiva di milioni 20,5 circa. Di essi 14 milioni andranno al personale che riceve uno stipendio inferiore a 1500 lire comprese le guardiabarricere; 4 milioni e mezzo al personale con stipendio o paga fra le 1500 e le 3000 lire, in tutto 18,5 milioni, invece dei 12 milioni che il progetto Bertolini accordava al personale togliendo le indennità di località che col progetto Sacchi vengono conservate al contrario integralmente. Due milioni sono poi destinati a migliorare le condizioni degli impiegati aventi stipendi oltre le 3000 lire, e si raggiungerà così la cifra di 20 milioni e mezzo. Il riparto delle somme tra le varie categorie di agenti sarà fatto per decreto reale.

Per togliere gli abusi che si verificavano per assenze di malattie dopo la legge del 9 luglio 1908, il ministro ha disposto che a tutto il personale, tanto a paga giornaliera che a stipendio annuo, sia trattenuta la paga relativa nei primi tre giorni di malattia, e quando questa perduri sia ridotta a tre quarti. Le somme così raccolte, nonché quelle risultanti dalle multe ed altre, non andranno a beneficio del bilancio delle ferrovie, nè del bilancio del tesoro, ma saranno destinate a vantaggio di un nuovo erigendo istituto di patronato che avrà per fine di aiutare gli orfani e le vedove degli agenti.

Il progetto determina anche le somme di cui l'amministrazione può disporre a favore del personale che ha reso eccezionali servizi o ha prestato intenso lavoro nei casi d'interruzione di linee, di grandi trasporti militari, esposizioni, ecc.; e sancisce il concetto della interessanza del personale nelle economie che ogni categoria di agenti saprà raggiungere. Le economie conseguite da una categoria non vanno a beneficio di altre e sono distribuite per unità amministrative.

Il personale sarà diviso in categorie, ciascuna delle quali nominerà dei rappresentanti che due volte all'anno dovranno essere sentiti dal direttore generale su tutte le questioni che interessano in generale il personale. L'elezione avrà luogo mediante voto plurimo.

Il fabbisogno ferroviario.

Dei 20 milioni e mezzo necessari per i miglioramenti economici (dei quali solo i primi 14, destinati agli agenti a paga o stipendio non superiore a 1500 lire, saranno consegnati due mesi dopo la promulgazione della legge, mentre gli altri 6 e mezzo saranno accordati dal 1° gennaio 1912), il ministro ritiene di poterne ritrarre 14 dalla diminuzione di numero delle grandi unità amministrative di cui abbiamo detto sopra, e da una maggiore utilizzazione dei numerosi treni viaggiatori e merci istituiti per procedere alla tanto desiderata e tanto attesa separazione dei due servizi. Altri 6 milioni e mezzo saranno tratti da una tassa sui biglietti gratuiti e a grande riduzione per viaggi e per scompartimenti riservati, nonché da ritocchi alla tariffa differenziale A per i viaggi a grande distanza e a quella degli abbonamenti e dei viaggi circolari.

Un leggero aumento sul diritto fisso delle spedizioni merci sarà destinato a coprire gli oneri maggiori di interesse e di ammortamento che proverranno all'amministrazione dall'acquisto di altri 8000 carri che saranno costruiti per far fronte alle eccezionali esigenze dei traffici autunnali.

La cooperazione in Francia

Togliamo dai giornali francesi alcune interessanti notizie circa il movimento delle Società Cooperative in Francia.

Nel corso del 1908, sono state fondate 174 Società cooperative di consumo, contro 163 nel 1907, e ne sono state disciolte 63 contro 62 nell'anno precedente.

Un certo numero di società cooperative di consumo non si limitano a comprare all'ingrosso le derrate e le merci per rivenderle al dettaglio ai membri e aderenti od anche al pubblico; ma si occupano in pari tempo della fabbricazione e fanno subire alle merci, prima di offrirle al consumo, una trasformazione industriale: tali società fanno opera di produzione nell'interesse del consumatore, specialmente fanno ciò le panetterie e le birrerie.

Sulle 2491 Società cooperative di consumo esistenti, 927 si occupano esclusivamente di panetterie, 822 di queste società hanno fatto anche conoscere il numero dei loro membri e la cifra dei loro affari; il numero totale dei loro membri è di 193,519 e la cifra dei loro affari si eleva a 38,663,400 franchi. Inoltre 79 panetterie hanno fatto conoscere solamente il numero dei propri membri che si eleva a 13,031. A lato dei forni propriamente detti, 576 Società cooperative sono state segnalate come venditrici di pane e contemporaneamente altre derrate. Su queste 576 società, 574 hanno fatto conoscere ad un tempo il numero dei propri membri che è di 252,892 o la cifra dei propri affari che rappresentano un totale di 105,593,400 franchi.

Esistono 103 birrerie cooperative; 78 di queste società con 38,303 soci, fanno insieme una cifra d'affari di 14,052,000 franchi.

Le altre Società vendono, per la maggior parte, merci diverse: derrate alimentari, spezie, vino, mercerie, abiti, calzature, chincaglierie, ecc.

Un certo numero di Società hanno tuttavia un oggetto nettamente specificato.

37 Società si occupano esclusivamente di macelleria; 44 esclusivamente della vendita del vino, 15 tengono dei restaurants; 31 si occupano esclusivamente della vendita del carbone.

Volendo calcolare, non solo il numero dei soci e degli aderenti, ma il numero delle persone alimentate dalle cooperative bisognerebbe tener conto in primo luogo del fatto che ogni socio o aderente rappresenta in realtà, nella gran maggioranza dei casi, un'intera famiglia. Infatti, il capo di famiglia soltanto è per solito socio o aderente della Società, ma le compre che egli fa sono destinate a tutta la famiglia. D'altra parte, dopo la legge finanziaria del 19 aprile 1905, che, col suo articolo 9, ha sottoposte quasi tutte le Società cooperative di consumo alla patente, molte Società che si astenevano per il passato dal vendere ad estranei hanno aperto ora i loro magazzini al pubblico.

2412 Società su 2491, cioè 96,82 per cento delle Società riconosciute, hanno fatto conoscere il numero dei loro membri, che si eleva ad un totale di 749,810.

57 Società, cioè 2,36 per cento hanno meno di 25 membri.

158 Società, cioè 6,55 per cento hanno da 26 a 50 membri.

554 Società, cioè 22,97 per cento hanno da 51 a 100 membri.

1008 Società, cioè 41,58 per cento hanno da 101 a 250 membri.

374 Società, cioè 15,51 per cento hanno da 251 a 500 membri.

173 Società, cioè 7,17 per cento hanno da 501 a 1000 membri.

93 Società, cioè 3,86 per cento hanno più di 1000 membri.

Fra queste 93 ultime Società, 9 contano più di 5000 membri.

2268 Società cooperative di consumo su 2491 cioè 91,04 per cento delle Società, hanno fatto conoscere la cifra dei loro affari che si eleva ad un totale di franchi 228,258,100.

219 di queste Società, cioè 9,66 per cento, fanno meno di 10,000 franchi di affari.

521 di queste Società, cioè il 22,97 per cento, fanno da 10,001 a 25 mila franchi di affari.

643 di queste Società, cioè il 28,35 per cento, fanno da 25,001 a 50 mila franchi di affari.

429 di queste Società, cioè il 18.92 per cento, fanno da 50,001 a 100 mila franchi di affari.

292 di queste Società, cioè il 12.87 per cento, fanno da 100,001 a 250 mila franchi di affari.

102 di queste Società, cioè il 4.50 per cento fanno da 250,001 a 500 mila franchi di affari.

38 di queste Società, cioè l'1.67 per cento fanno da 500,001 a un milione di fr. di affari.

24 di queste società, cioè l'1.6 per cento fanno più di un milione di franchi di affari.

Si è già detto che, dopo la legge del 19 aprile 1905, la quale ha assoggettato le Società cooperative di consumo alla patente, un certo numero di esse vendono al pubblico, vale a dire a persone che non fanno parte della Società né come soci né come aderenti. L'anno scorso il prefetto delle Ardenne aveva potuto ottenere, per le Società del suo dipartimento, la distinzione fra la cifra degli affari effettuati con i soci e la cifra degli affari effettuati con i non soci. In una circolare in data del 24 dicembre 1908, il Ministro del Lavoro aveva richiamato l'attenzione dei prefetti sull'interesse che tale distinzione presentava. Quest'anno 14 prefetti hanno potuto far sottoporre una domanda su tale argomento alle Società cooperative del proprio dipartimento; le risposte fornite a questa domanda danno i seguenti risultati:

1170 Società, sulle 2491 segnalate come esistenti (cioè 46.96 per cento), hanno fatto conoscere se vendevano o no al pubblico.

Su queste 1170 Società:

728 (cioè 62.22 per cento) sono come quelle che non vendono al pubblico. Queste 728 Società effettuano una cifra di affari di franchi 83.159,500.

442 (cioè 37.78 per cento) vendono ai propri soci ed al pubblico: ed effettuano una cifra di affari di franchi 34,330,200, che si possono ripartire nel modo seguente:

27,085,800 franchi (cioè 78.9 per cento) effettuati con i propri soci; 7,244,400 franchi cioè 21.1 per cento) effettuati col pubblico.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Unione delle Camere di commercio

Ha avuto luogo la riunione della 27ª sezione del Comitato esecutivo dell'Unione delle Camere di commercio italiane.

Si è proceduto dapprima alla nomina della presidenza. Per acclamazione è stato riconfermato presidente il comm. Salmoiraghi e si è rimandata a più tardi la nomina dei vice-presidenti, causa il ritiro di La Farina di Palermo.

Poi letta la Relazione dell'ing. Salmoiraghi, si è iniziata la discussione sul tema terzo, segnato all'ordine del giorno, intorno al progettato valico dello Spluga ed agli interessi d'Italia che vi si collegano.

Bocca, di Torino, ha dato lode al Governo per l'opera sin qui compiuta nominando una apposita Commissione per studiare sotto tutti gli aspetti la convenienza del valico dello Spluga ed del Greyna e ha proposto la sospensiva di ogni discussione sino al compimento dei lavori della Commissione. Falchi, di Lecco, e Michel, di Alessandria, hanno appoggiato la proposta Bocca. Salmoiraghi ha rilevato l'utilità di una discussione preparatoria dell'Unione per portare a conoscenza dei poteri esecutivi i desiderata dell'Unione, ma non si è opposto alla sospensiva Bocca. Sull'argomento si è concluso accettandovi la proposta della nomina di una Commissione dell'Unione per portare nel senso della Commissione governativa l'eco degli studi e dei voti dell'Unione stessa.

Sul tema quarto: «Traforo del Monte Bianco e relazioni franco-italiane» è stata accolta la proposta di sospensiva per malattia del relatore.

Sul tema quinto: «Esame del disegno di legge 3 aprile 1909, relativo alla tutela del commercio dei concimi e degli alimenti per il bestiame» dopo lunga discussione è stato approvato all'unanimità un ordine del giorno nel senso che dal progetto di legge per la tutela del commercio dei concimi e materie anticrittogamiche siano tolte le disposizioni formali che intralceranno inutilmente lo svolgimento di quel commercio.

Sul tema sesto del funzionamento del Credito agrario in alcune provincie del Mezzogiorno d'Italia, il Comitato ha approvato un ordine del giorno col quale si fanno voti perchè il Governo, ritirando il nuovo disegno di legge, assicuri la piena applicazione della legge vigente in Basilicata e Calabria nelle altre provincie del Mezzogiorno.

Si è passati quindi al tema 22º circa i criteri che le Camere devono seguire per la sollecita e pratica applicazione dell'articolo 46 della nuova legge sulle Camere di commercio. Si è deliberato di nominare una Commissione che studi il modo migliore per l'applicazione dell'articolo anzidetto.

Sul tema dell'estensione della legge per Napoli alla Maremma Toscana, proposta dalla Camera di commercio di Grosseto, dopo ampia e vivacissima discussione, di fronte ad un ordine del giorno inteso ad affermare né legittimo né opportuno estendere alle altre provincie le concessioni fatte a Napoli, proposto da Sabbatini, i delegati della Camera di commercio di Grosseto hanno ritirato la loro proposta.

Il Comitato ha pure discusso il tema «Riforma della legge bancaria in tema di circolazione», proposto dalla Camera di commercio di Cuneo, su relazione del proprio presidente comm. Cassin. L'ordine del giorno proposto nella relazione è stato approvato all'unanimità.

Si è poi passati al tema riflettente «la necessità di una chiara disposizione di legge che esoneri dall'imposta di ricchezza mobile gli utili delle Società anonime iscritte nel fondo di riserva». A nome della Camera di commercio di Torino ha riferito il comm. Bocca, esprimendo il voto che sia richiamata l'attenzione del legislatore sulla necessità dell'esonerazione dall'imposta suddetta degli utili delle Società iscritti sul fondo di riserva.

Su tale tema si è impegnata una viva discussione che si è chiusa con l'approvazione di un ordine del giorno richiamante l'attenzione del legislatore sull'opportunità di limitare l'applicazione dell'imposta ai soli utili industriali e commerciali inizialmente distribuiti agli azionisti.

Passando poi a discutere del disegno di legge 14 giugno 1910 sulle privative industriali (relatore Salmoiraghi di Milano), il Comitato, constatato l'accordo perfetto dei delegati sui punti principali del progetto di legge, non ha creduto opportuno di discuterne i dettagli.

Sulla proposta relativa alla compilazione dell'albo dei periti industriali e commerciali, il Comitato ha approvato che si faccia opera per l'adozione generale di un regolamento sul tipo di quello presentato dalla Camera di commercio di Varese.

Il Comitato è passato quindi alla questione del regime fiscale degli oli di seme. Dopo ampia discussione, si è approvata la fusione degli ordini del giorno proposti da Mancini di Genova e Vanzetti di Milano nel senso che venga meglio difesa l'industria nazionale degli oli di seme.

Sul tema relativo all'opportunità di una aggiunta all'art. 689 del Codice di commercio, che faccia obbligo ai notai ed agli uscieri di inviare anche alle Camere di commercio l'elenco dei protesti cambiari, il Comitato ha accolto, a titolo di raccomandazione da farsi al Ministero, gli argomenti addetti dal relatore avv. Ciferoni di Fermo a favore della sua proposta.

Sul tema relativo alla violazione della legge sul riposo festivo da parte delle Ferrovie dello Stato, si è approvata o un ordine del giorno, col quale si invitano i ministri competenti a vigilare a che la violazione alla legge non abbia a rinnovarsi.

Si è approvato un ordine del giorno proposto da Galletti della Camera di commercio di Bologna, col quale si chiede l'esonerazione della tassa per gli alcoolici destinati alla fabbricazione degli aceti; è stato pure approvato un ordine del giorno presentato da Vanzetti di Milano, chiedente la revoca del decreto Arlotto sul computo dell'abbuono sulla tassa di fabbricazione sugli spiriti.

Dopo altre deliberazioni secondarie il presidente Salmoiraghi ha proposto che la Commissione per lo studio della questione relativa al nuovo valico dello Spluga sia composta di Bocca di Torino, Milani di Ancona, Michel di Alessandria, Manchini di Genova, Suppei di Venezia, Falk di Lecco, De Tullio di Bari, Mauro di Napoli, Graziani di Palermo. Il Comitato ha approvato ed ha chiuso i suoi lavori con la nomina del cav. Graziani a vice-presidente dell'Unione.

RIVISTA DELLE BORSE

TITOLI DI STATO	Sabato 26 novemb. 1910	Lunedì 27 novemb. 1910	Martedì 28 novemb. 1910	Mercoledì 29 novemb. 1910	Giovedì 30 novemb. 1910	Venerdì 1 dicemb. 1910
Rendita ital. 3 3/4 0/0	104.45	104.46	104.40	104.87	104.47	104.50
» » 3 1/2 0/0	104.40	104.40	104.32	104.80	104.40	104.80
» » 3 0/0	69.75	70 —	70 —	70 —	70 —	70.50
Rendita ital. 5 3/4 0/0	—	—	—	—	—	—
» a Parigi	—	104.20	104.20	104.05	104.15	104.50
» a Londra	108 —	103 —	103 —	103 —	103 —	103 —
» a Berlino	—	—	—	—	—	—
Rendita francese	—	—	—	—	97.67	—
» ammortizzabile	—	—	—	—	97.87	—
» » 3 0/0	97.45	97.50	97.35	97.30	97.67	97.87
Consolidato inglese 2 3/4	78.95	79.06	79.80	80 —	79.80	79.80
» prussiano 3 0/0	92.40	92.40	92.40	92.40	92.40	92.40
Rendita austriac. in oro	115.80	105.80	115.75	115.90	116 —	116.05
» » in arg.	93.15	93.15	93.15	93.20	93.30	93.35
» » in carta	93.15	93.20	93.20	93.25	93.35	93.40
Rend. spagn. esteriore	—	—	—	—	—	—
» a Parigi	93.80	93.75	93.95	93.90	94.32	94.60
» a Lond. a	91.50	91.75	91.75	91.75	92 —	92 —
Rendita turca a Parigi	91.40	91.45	91.37	91.35	91.27	91.35
» » a Londra	91.25	91.25	91.25	91.25	91.25	91.25
Rend. russa nuova a Par	104.35	104.70	104.77	104.60	104.50	104.55
» portoghese 3 0/0	—	—	—	—	—	—
» a Parigi	66.75	65.75	65.90	66 —	65.82	65.82

VALORI BANCARI

	27 novembr. 1910	4 dicemb. 1910
Banca d'Italia	1492 —	1492 —
Banca Commerciale	910 —	910 —
Credito Italiano	577 —	577 —
Banco di Roma	107 —	107 —
Istituto di Credito fondiario	571 —	573 —
Banca Generale	16 —	16 —
Credito Immobiliare	278 —	283 —
Bancaria Italiana	103.50	105 —

CARTELLE FONDIARIE

	20 novemb. 1910	4 dicemb. 1910
Istituto Italiano	4 1/2 0/0	520 —
» »	4 0/0	489 —
» »	3 1/2 0/0	451 —
Banca Nazionale	4 0/0	500 —
Cassa di Risp. di Milano	5 0/0	517 —
» »	4 0/0	508 —
» »	3 1/2 0/0	498 —
Monte Paschi di Siena	4 1/2 0/0	—
» »	5 0/0	—
Op. Pie di S. Paolo Torino	5 0/0	—
» »	4 1/2 0/0	—
Banco di Napoli	3 1/2 0/0	—

PRESTITI MUNICIPALI

	20 novemb. 1910	4 dicemb. 1910
Prestito di Milano	4 0/0	102.25
» Firenze	3 0/0	68 —
» Napoli	5 0/0	101.50
» Roma	3 3/4	500.50

VALORI FERROVIARI

	20 novemb. 1910	4 dicemb. 1910
Meridionali	672 —	672 —
Mediterranee	415.50	415.50
Sicule	666.50	670 —
Secondarie Sarde	301 —	300 —
» Meridionali	3 9/0	359.75
» Mediterranee	4 0/0	500.50
» Sicule (oro)	4 0/0	505 —
» Sarde C.	3 0/0	369 —
» Ferrovie nuove	3 0/0	362.50
» Vittorio Emanuele	3 0/0	380 —
» Tirrene	5 0/0	572.50
» Lombarde	3 0/0	—
» Marmif. Carrara	—	265 —

OBBLIGAZIONI AZIONI

VALORI INDUSTRIALI

	20 novemb. 1910	4 dicemb. 1910
Navigazione Generale	378 —	380 —
Fondiarria Vita	342.50	342.50
» Incendi	262 —	262 —
Acciaierie Terni	1502 —	1532 —
Raffineria Ligure-Lombarda	355 —	351 —
Lanificio Rossi	1677 —	1677 —
Cotonificio Cantoni	355 —	359.50
» Veneziano	124 —	128 —
Condotte d'acqua	327 —	331 —
Acqua Pia	1900 —	1900 —
Linificio e Canapificio nazionale	196 —	196 —
Metallurgiche italiane	109 —	112 —
Piombino	133 —	133.50
Elettric. Edison	665 —	679 —
Costruzioni Venete	213.50	216.50
Gas	1235 —	1243 —
Molini Alta Italia	200.50	200 —
Ceramica Richard	297 —	297.50
Ferriere	169 —	170 —
Officina Mecc. Miani Silvestri	109.50	110.50
Montecatini	113 —	115.50
Carburo romano	647 —	655 —
Zuccheri Romani	77 —	77.50
Elba	268 —	280 —

Banca di Francia	—	—
Banca Ottomana	669 —	680 —
Canale di Suez	5450 —	5450 —
Crédit Foncier	806 —	825 —

PROSPETTO DEI CAMBI

	su Francia	su Londra	su Berlino	su Austria
28 Lunedì	100.30	25.37	123.90	105.25
29 Martedì	100.35	25.37	123.95	105.25
30 Mercoledì	100.30	25.36	123.90	105.25
1 Giovedì	100.35	25.36	123.95	105.25
2 Venerdì	100.30	25.36	123.92	105.25
3 Sabato	100.30	25.36	123.92	105.25

Situazione degli Istituti di emissione italiani

	20 novembre	Differenza
Banca d'Italia		
ATTIVO		
Incasso (Oro L.	975 593 000 00	805 000
» (Argento	51 204 000 00	54 000
Portafoglio	824 661 000 00	20 658 000
Anticipazioni	139 323 000 00	6 692 000
PASSIVO		
Circolazione	1 542 116 000 00	21 671 000
Conti c. e debiti a vista	128 389 000 00	1 894 000
Banco di Sicilia		
ATTIVO		
Incasso L.	63 989 000	52 000
Portafoglio interno	34 835 000	11 442 000
Anticipazioni	12 772 000	535 000
PASSIVO		
Circolazione	91 774 000	2 927 000
Conti c. e debiti a vista	38 616 000	139 000
Banco di Napoli		
ATTIVO		
Incasso (Oro L.	208 712 000 00	000 000
» (Argento	14 922 000 00	51 000
Portafoglio	177 981 000 00	685 000
Anticipazioni	80 211 000 00	458 000
PASSIVO		
Circolazione	409 841 000 00	868 000
Conti c. e debiti a vista	52 743 000 00	2 433 000

Situazione degli Istituti di emissione esteri

	10 novembre	differenza
Banca di Francia		
ATTIVO		
Incassi { Oro Fr.	3 258 341 000	8 613 000
» { Argento	827 147 000	7 778 000
Portafoglio	1 285 481 000	150 115 000
Anticipazioni	577 021 000	12 831 000
PASSIVO		
Circolazione	5 394 679 000	137 571 000
Conto corr.	748 999 000	57 090 000

		1 dicembre	differenza
Banca d'Inghilterra	ATTIVO		
	Inc. metallico Sterl.	35 681 000	+ 41 000
	Portafoglio	28 491 000	+ 951 000
	Riserva	25 896 000	+ 202 000
PASSIVO			
	Circolazione	28 895 000	+ 242 000
	Conti corr. d. Stato »	11 415 000	+ 154 000
	Conti corr. privati »	39 685 000	+ 683 000
	Rap. tra la ris. e la prop.	50 20 %	- 180
		28 novembre	differenza
Banca Austro-Ungherese	ATTIVO		
	Incasso (oro)	1 889 568 000	+ 5 281 000
	Portafoglio	801 268 000	- 38 735 000
	Anticipazione . . .	93 737 000	- 6 258 000
PASSIVO			
	Prestiti ipotecari . .	294 899 000	- 248 000
	Circolazione	2 156 800 000	- 95 080 000
	Conti correnti	804 840 000	+ 51 508 000
	Cartelle fondiari . .	293 988 000	+ 8 000
		22 ottobre	differenza
Banca Imperiale Germanica	ATTIVO		
	Incasso. Marchi . . .	947 196 000	- 44 553 000
	Portafoglio	1 208 618 000	+ 81 787 000
PASSIVO			
	Anticipazioni	112 775 000	+ 45 802 000
	Circolazione	1 750 830 000	+ 91 672 000
	Conti correnti	559 680 000	- 45 047 000
		26 novembre	differenza
Banca di Spagna	ATTIVO		
	Incasso (oro Peset. .)	409 994 000	+ 11: 000
	Portafoglio	799 172 000	+ 4 000 000
	Anticipazioni	800 017 000	- 4 134 000
PASSIVO			
	Circolazione	150 000 000	-
	Conti corr. ed ep. »	1 722 882 000	- 8489 000
		448 814 000	+ 1:21 000
		26 novembre	differenza
Banca dei Paesi Bassi	ATTIVO		
	Incasso (oro Fior. . .)	123 027 000	- 109 000
	Portafoglio	22 991 000	+ 25 000
	Anticipazioni	76 592 000	- 4 498 000
PASSIVO			
	Circolazione	71 198 000	- 4 546 000
	Conti correnti	284 895 000	- 10 719 000
		4 993 000	+ 2 395 000
		12 novembre	differenza
Banche Associate New York	ATTIVO		
	Incasso Doll.	243 320 000	+ 700 000
	Portaf. e anticip. »	1201 510 000	- 13 576 000
	Valori legali	87 030 000	+ 410 000
PASSIVO			
	Circolazione	48 640 000	+ 80 000
	Conti corr. e d. »	1 170 820 000	- 14 950 000
		24 novembre	differenza
Banca Nazionale del Belgio	ATTIVO		
	Incasso Fr.	236 926 000	+ 2638 000
	Portafoglio	643 195 000	+ 5 083 000
	Anticipazioni	69 032 000	- 12 424 000
PASSIVO			
	Circolazione	888 517 000	- 8 723 000
	Conti Correnti	79 795 000	+ 17 749 000

Società Commerciali ed Industriali

Rendiconti.

Società per le Ferrovie del Ticino. Milano. (Capitale sociale L. 7,500,000 versato). — E' stata chiesta notizia dell'ultimo esercizio di questa Società anonima che costituita a Roma nel luglio 1882 con capitale di L. 1,200,000 lo accrebbe successivamente a 5 milioni e poi, quando si trasferì, nel 1890, a Milano, a 7 milioni e mezzo.

Ecco il Bilancio dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 1909:

Attivo: Linee ferroviarie e tramvie (costo originario L. 9,317,997.95 di cui ammortizzato per rimborso obbligazioni 1,117,500, per ammortizzamento sovvenzioni diverse 77,050.90, in totale L. 1,194,350.90) L. 8,123,447.05; Materiale mobile L. 2,146,484.79; Materiale ed attrezzi L. 101,778.89; Mobili L. 39,833.92; Macchine delle officine L. 54,746.29; Titoli in portafogli L. 1,600; Magazzino L. 388,972.27; Cassa e fondi disponibili nelle Banche 268,168.21; Depositi fatti dalla Società L. 166,941.63; Debitori diversi L. 1,305,971.87; Titoli depositati (conto d'ordine) L. 900,000. — Totale L. 12,897,944.42.

Passivo: Capitale azionario (20 mila azioni ordinarie da L. 250 L. 5,000,000, 10 mila azioni privilegiate da L. 250 L. 2,500,000) L. 7,500,000; Obbligazioni 4 % in circolazione (n. 5500 della prima serie da L. 500 L. 2,750,000, n. 1043 della seconda serie L. 521,500) L. 3,271,500; Riserva L. 158,006.88; Creditori diversi L. 1,122,088.89; Conti speciali di previsione L. 129,000;

Cedole da pagare e titoli da rimborsare L. 180,810; Sovvenzioni tramvie L. 76,440; Cauzioni (conto d'ordine) L. 300,000; Profitti e perdite (*Utile*) L. 160,099.15. — Totale L. 12,897,944.42.

Stabilimenti chimici farmaceutici riuniti "Schiapparelli", Torino. (Capitale sociale L. 3,000,000). — Nell'assemblea ordinaria degli azionisti di questa anonima tenutasi il 5 ottobre in Torino venne approvato il bilancio al 30 giugno 1910 che, fatti i debiti ammortamenti, presenta un utile netto di lire 131,168.89, così ripartito: 5 % al fondo di riserva lire 6,558.45; 5 % al Consiglio d'amministrazione L. 6,558.45; 10 % a disposizione del Consiglio L. 13,116.80; 80 % agli azionisti L. 104,935.19.

Alla quota spettante agli azionisti in L. 104,935.19 aggiungendo il residuo utile dell'esercizio 1906-1907 in L. 136 si ha un importo complessivo di L. 105,071.19. Rimane così ripartibile ad ogni azione L. 1.75 e per n. 60,000 azioni L. 105,000. A conto nuovo L. 71.19.

Il bilancio approvato reca:

Attivo: Cassa L. 20,150.40; effetti da esigere 21,911.11; debitori diversi 1,041,975.98; beni immobili 1,280,648.58; beni mobili 806,054.31; merci, materie prime e prodotti 1,021,398.27; spese competenza esercizio 1910-1911 lire 30,248.25; spese costituzione Società 7,189.30; depositi cauzionali 620,000. — Totale attivo L. 4,849,521.20.

Passivo: Creditori diversi L. 343,661.16; effetti da pagare 616,185.75; conti correnti bancari 128,985.90; capitale sociale 3,000,000; fondo di riserva 9,383.50; residuo utile 1906-1907 lire 136; utile netto da ripartire 131,168.89; depositanti cauzioni 620,000. — Totale passivo L. 4,849,521.20.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cotoni. — A *Bombay*. Il mercato delle cotonate trascorse fermo e calmo la domanda si è allentata perchè i compratori non vogliono aumentare gli stocks, i prezzi dei shirtings restano invariati a Rupie 3.13 e e R. 4.7 1/2 a per 1.7 lb. e gli 8 1/4 lb. rispettivamente. Scarse vendite di shirtings e pose domandati i blocched cloths. Gli stocks di filati di importazione vanno diminuendo.

Gli affari in cotone sono piccoli, ma il mercato chiuse fermo poichè il M. G. Bengala per imbarco dic.-gen. si quotò in rialzo R. 303.

Durante la settimana le entrate ascesero a balle 54,000 contro 95,000 e 39,000 sulle corrispondenti settimane del 1909 e del 1908. Dal 1 gennaio ad oggi entrarono, quest'anno b. 2'416,000 contro 1,986,000 l'anno scorso e 1,670,000 nel 1908. La maggiore quantità di cotone indiano che l'industria ebbe quest'anno a disposizione venne quasi per intero assorbita dal Continente europeo che importò bal. 968,000 contro 511,000 e 576,000 negli anni precedenti e dalla Cina e Giappone che importarono bal. 781,000 contro 594,800 e 303,000. Lo stock a Bombay ascende attualmente a bal. 165,000 contro 275,000 e 89,000.

Burro. — A *Milano*. Burro naturale di qualità superiore d'affioramento L. 2.85 al chilogrammo.

Caffè. — A *Amburgo*. Mercato stazionario, Santos good average per dicembre a 54, marzo 54, maggio 53.75, settembre 53.25.

Zuccheri. — A *Trieste*. Prezzi in chiusura di Borsa del 23 novembre:

Pesto centrifugo pronto e pronta spedizione da Cor. 27.50 a 29. Marca speciale da 29.25 a 30.

Segmenti dic.-marzo da cor. 27.75 a 29.

Melis pronto e pronta spedizione da corone 29 a 30. Segmenti a 32.50, pronta sped. da 28.75 a 29, dic.-marzo da 28.25 a 28 7/8. Concasse pronto e pronta sped. da 29.75 a 30.25, grana grossa da 29.25 a 30.25, fina da 30.75 a 31.25. Marche pronte da 30 a 31.

Cristallino pronto e pronta spedizione da 26.50 a 26.75, novembre-gennaio da 26.50 a 26 5/8.

Tendenza stazionaria.

A *Amburgo*. Mercato calmo.

Per novembre 9.17, dicembre 9.12, gennaio 9.22, febbraio 9.30, marzo 9.32, aprile 9.37.

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