

CRONACHE ECONOMICHE



45

1° NOVEMBRE 1948

QUINDICINALE A CURA DELLA CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI TORINO

SPEDIZ. IN ABBONAMENTO
POSTALE (II GRUPPO)

L. 125



IL PALAZZO CAVOUR, SEDE DELLA CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO (Disegno del pittore Emanuel)

N QUESTO NUMERO IL III QUADERNO DI «TORINO - ESPOSIZIONI»

*Un impianto di pre-
iezione d'alta qualità
per medie sale.*

MICRON

MICROTECNICA
TORINO

CRONACHE ECONOMICHE

QUINDICINALE A CURA DELLA CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI TORINO

CONSIGLIO DI REDAZIONE

dott. AUGUSTO BARGONI
prof. dott. ARRIGO BORDIN
prof. avv. ANTONIO CALANDRA
dott. GIACOMO FRISSETTI
prof. dott. SILVIO GOLZIO
prof. dott. FRANCESCO PALAZZI - TRIVELLI

prof. dott. LUCIANO GIRETTI
Direttore

dott. AUGUSTO BARGONI
Condirettore responsabile

LO SCANDALO DEL SISTEMA

Gli scandali succedutisi fra certi miliardari di una malavita borghese, miserabili nel fare ma soprattutto ignobili nel cercar di giustificare le proprie azioni, hanno indotto alla costituzione di un comitato di ministri, che, per combattere la mala bestia del monopolio, si riprometterebbero, tra l'altro, di trarre « lumi e insegnamenti » dalle legislazioni straniere.

Tale buon proposito è senza dubbio da apprezzarsi e v'è da sperare che — in quest'era di paurosa decadenza caratterizzata dall'elefantiasi burocratica — non si tratti soltanto dell'applicazione di una delle quattro regolette tradizionali del perfetto burocrate, che il Pentaleoni riassumeva così: guadagnar tempo, circondarsi di mistero, rimandare la pratica ad altro ufficio, vedere come hanno fatto in Francia in caso simile e regolarsi poi in conformità.

Fatto quest'augurio sincero, sembra tuttavia necessario che tutti gli intenzionati, italiani e stranieri, a combattere i monopoli di ogni colore, si convincano che questa gramigna non si combatte più, oggi, soltanto con provvedimenti, anche se radicalissimi, diretti contro questa o quell'azienda privilegiata. Lo scandalo non è purtroppo più manifestazione isolata, anche se frequente, nel sistema; ma è il sistema stesso. Chi volesse combatterlo unicamente a mezzo di legislazioni « anti-trusts » sul tipo di quella statunitense, permettendo in pari tempo la continuazione della catastrofica politica economica che da anni ormai va facendo misero, immorale e demoralizzato il mondo intero, agirebbe come il proprietario di un podere, il quale seminasse loglio anziché grano e ammassasse poi nel voler scoverare, appunto, il gran del loglio, nel mare magno dei sargassi e altre erbacce in cui avrebbe sconsideratamente trasformato la sua proprietà.

Lo scandalo del sistema è infatti da individuarsi non tanto in una carenza di leggi contro il monopolio, quanto nella pleiade di leggi che il monopolio favoriscono; non tanto in un intervento statale insufficiente, quanto nell'intervento statale esagerato, che purtroppo impronta ormai di sé l'intera vita economica delle nazioni. Non a caso gli anglosassoni sogliono ripetere che « la tariffa è la madre dei trusts ». Essi intendono con ciò rilevare essere proprio grazie all'ingiusta situazione di privilegio creata dalle tariffe doganali e dal protezionismo in genere che si procura alle aziende privilegiate l'incentivo maggiore per accordarsi in forme monopolistiche, onde meglio dividersi e sfruttare la torta loro graziosamente ammannita a spese dei consumatori, disgraziatissimi cirenei dei sistemi economici tanto in voga. Come le tariffe e le altre forme di protezionismo moderno agiscono disgraziatamente molti altri « interventismi », dalle cosiddette « discipline » delle industrie alle assegnazioni e licenze ministeriali; dai « blocchi » degli affitti ai « giusti » prezzi corporativi; dalle battaglie che ti inducono a coltivare il grano su terreni sterili ai premi che ti fanno costruir prima le navi e poi finanziarne l'esercizio; dai piani che non tengon conto dei costi a tutta l'altra congerie immensa dei provvedimenti economici governativi, fatalmente destinati ad assassinare la concorrenza produttrice e a sostituire il monopolio degli imprenditori favoriti.

V'è di più. Il recente, e già lungo, passato protezionistico e interventistico ha ormai creato una situazione in cui, per numerosi rami di attività produttiva, ciò che era in origine profitto di monopolio è diventato purtroppo elemento del costo di produzione. Lo ha posto di recente in evidenza, con la consueta ac-

tezza, un nostro grande economista, Luigi Amoroso (1), il quale ha ricordato che ad ogni trapasso di proprietà a titolo oneroso il profitto monopolistico viene capitalizzato nel prezzo di vendita, diventando così per il nuovo proprietario interesse del capitale investito e quindi, appunto, parte del costo di produzione. Lo Stato, che precedentemente poteva colpire il privilegio monopolistico, più non lo può nei confronti del nuovo proprietario, per cui il reddito dell'investimento si è livellato al saggio di mercato.

« Ecco perché — scrive magistralmente l'Amoroso — una volta che è germogliata, è tanto difficile estirpare la mala pianta della protezione doganale, della legislazione sui brevetti industriali, dei marchi di fabbrica, dei contingentamenti, delle licenze, delle tessere, dei controlli dei cambi e di tutti quegli istituti che, qualunque fosse il motivo per cui in origine furono ispirati, finiscono col determinare situazioni di privilegio e di monopolio. Ecco quale è la ragione per cui i sindacati di produzione, i consorzi, i trusts, i cartelli passano incolumi attraverso le alterne vicende della politica, delle lotte dei partiti, della guerra e della pace. Quando si è creata una situazione di fatto, in cui il privilegio originario si cristallizza in un aumento dei costi di produzione, si invocano gli interessi della produzione e la legge che era stata proclamata transitoria diventa definitiva, gli istituti che erano esponenti di una corrente politica diventano esponenti della corrente opposta e non è possibile eliminarli, perché la loro eliminazione provocherebbe il fallimento dell'industria. Così si formano quelle che Einaudi chiama le trincee monopolistiche, in cui le posizioni acquisite si cristallizzano, il profitto si capitalizza in una rendita di monopolio. Ma a differenza della rendita ricardiana, la rendita di monopolio non è il premio per il rischio del prezzo: è invece il premio del malconquistato privilegio, che consente un giorno limitare la produzione contro l'interesse generale.

Si forma così quel contrasto in cui l'interesse dei pochi prevale su quello dei molti, perché i pochi difendono un interesse cospicuo, e molti un interesse solo marginale; e d'altra parte coalizzarsi è facile ai pochi, è impossibile all'universale. Così si diffonde universalmente il mal costume politico e ne deriva un sistema economico, in cui ogni gruppo si trincerava in una posizione monopolistica e, parlando il linguaggio del disinteresse e della difesa del bene comune, invoca e spesso volte ottiene l'appoggio della legge. La conseguenza è l'inflazione delle leggi contraddittorie, che rendono impossibile ogni calcolo economico, diffondono il senso dell'universale parassitismo, formano quella atmosfera viziata, in cui ciascuno cerca la sua fortuna, non già nello sforzo intelligente diretto ad accrescere il benessere generale, ma nell'artificio legale, che consenta di speculare sull'universale miseria ».

Quanto sopra basta ad illustrare quale dovrà essere, nei prossimi decenni, il campo d'azione di un interventismo statale — e cioè di una politica economica davvero rivoluzionaria — che, combattendo gli scandali cristallizzati nel sistema, sappia riportarci all'onestà della produzione in libertà e in concorrenza, all'economia di mercato.

E' dal raggiunto o mancato successo su quest'arena irta di trincee monopolistiche che verranno decise le sorti, non soltanto economiche, della civiltà dell'Occidente.

(1) Luigi Amoroso: *Riflessioni sui concetti di interesse, rendita, profitto* - Rivista internazionale di scienze sociali; luglio-settembre 1948, pag. 181 e segg. L'articolo riassume alcuni capitoli della seconda edizione delle « Lezioni di Economia » dell'Amoroso, in corso di pubblicazione.

IL PROBLEMA DELLE ASSICURAZIONI SOCIALI

Relazione presentata al "3° Congresso nazionale delle Scienze delle Assicurazioni" tenuto in Torino il 4-5-6 ottobre 1948

E' caratteristica delle assicurazioni sociali quella di coprire rischi ai quali sono interessati non solo i diretti beneficiari, ma, sia pure in via mediata e per gradi diversi, sono altresì interessate categorie sempre più vaste di persone fino a comprendere l'intera collettività nazionale. Per quanto sia difficile dire in quale misura i benefici di queste assicurazioni (i quali necessariamente debbono risolversi in un *minimum* di beni e di servizi e non in una imprecisata capacità d'acquisto) effettivamente si distribuiscono fra le suddette categorie ed in quale misura siano dalle stesse categorie riconosciuti, la presunzione della loro esistenza è la ragione fondamentale tanto dell'obbligatorietà della assicurazione quanto dell'obbligatorietà a sopportarne il costo, anche per effetto di traslazione e d'indiretta incisione, da parte dei beneficiari. Sono pertanto le assicurazioni sociali assicurazioni coattive e, per duplice aspetto del beneficio e del costo, sono a favore e a carico di gruppi particolari.

Con ciò, naturalmente, non si vuol dire che tutti i rischi la cui copertura torna a vantaggio di vaste categorie di persone fino ad arrivare a quella che tutte le comprende, voglio dire la collettività nazionale, debbano essere oggetto di assicurazione obbligatoria; come non è detto che un bisogno, per quanto largamente diffuso, debba necessariamente assurgere al significato ed al ruolo di bisogno collettivo cui lo Stato provvede distribuendo i carichi che ne derivano in una particolare configurazione.

La definizione di bisogno collettivo, quella di pubblica necessità, come la distribuzione dei carichi relativi quando tecnicamente non si possa oppure non si voglia raggiungerli ai benefici di contropartita, sono problemi strettamente etico-politici e come tali estranei ad un esame di carattere tecnico-economico. Non sta pertanto a noi affermare o negare l'opportunità di particolari assicurazioni, oppure di particolari riparti dei loro costi; è nostro compito, invece, di metterne in luce la natura, gli effetti e, sul piano economico, di suggerirne la organizzazione migliore.

* * *

Le assicurazioni sociali, come del resto tutte le assicurazioni, intendono risarcire i danni derivanti da un evento futuro incerto, dei quali generalmente, e a priori, è definita la misura in un ammontare monetario costante per l'intera durata del rapporto assicurativo. Per le loro finalità dovrebbero, invece, queste assicurazioni, fornire un *minimum* di certi beni e di certi servizi valevole a indennizzare il sinistrato degli effetti negativi dovuti al verificarsi di un particolare evento o, quanto meno, dargli la capacità finanziaria per acquistare questi beni sul mercato; non dovrebbero, per contro, limitarsi a fornire una somma nominale fissa, espressa in moneta legale qualunque sia il suo potere di acquisto.

A loro volta i premi sono regolati nello stesso modo mentre dovrebbero risultare adeguati alla natura del servizio che l'assicurazione è tenuta a garantire. Tali caratteristiche non sono, invece, peculiari alle assicurazioni private in quanto, per essere volontarie e talora riscattabili, le parti — all'atto della loro conclusione — sanno di assumere il rischio d'una eventuale modificazione della capacità d'acquisto della moneta in cui il contratto è concluso e possono tempestivamente correre ai ripari dai danni derivanti da questo rischio.

E', infatti, intuitivo che le due forme di prestazione, l'una in denaro e l'altra — in via traslata diremo così — in natura, non sono equivalenti se non nel caso in cui la capacità di acquisto della somma assicurata, al momento del sinistro e ri-

spetto alla rosa dei beni e dei servizi che l'assicurazione in una certa misura dovrebbe garantire, fosse eguale a quella del giorno in cui il rischio è stato assunto, ed è stato assunto per una somma in quello stesso giorno ritenuta sufficiente a risarcire i danni causati dall'evento per il quale ci si assicura. Sembra assodato pertanto che nessuna assicurazione sociale abbia serio fondamento (e che perciò essa travisi il concetto di bisogno pubblico il quale legittima la sua obbligatorietà) se non è in grado di assolvere, nei modi d'anziché chiariti, il suo compito. Nella precisa misura in cui vien meno ai suoi fini l'assicurazione si risolve, allora, in un'imposta senza diretta contropartita.

E' vero che talune assicurazioni (in una certa misura quelle di malattia, ed es.) sono assicurazioni di particolari prestazioni e non di ammontari monetari; ma ciò avviene non tanto in omaggio ai principi descritti quanto alla presunzione che facendosi imprenditore di quelle prestazioni l'istituto assicuratore le possa a tempo debito fornire ad un costo più basso di quello di mercato e alla certezza che il beneficiario (potendo pareggiare il suo credito soltanto usufruendo di esse) allo stesso credito non potrà dare altra destinazione: il malato dovrà curarsi, perchè curarsi è bisogno privato e collettivo ad un tempo, e curarsi in un particolare modo e non spendere per altre vie la somma di cui, ammalandosi, è divenuto creditore.

Fatte queste poche eccezioni la prestazione delle assicurazioni sociali è solitamente una prestazione in denaro per una somma indipendente dalla sua mutevole capacità di acquisto nei beni di cui il sinistrato, e gli altri indiretti beneficiari, vorrebbero garantito il possesso. Sono, queste assicurazioni, organizzate talune sul principio di capitalizzazione tal altre su quello di ripartizione, tal altre, ancora, sull'uno e sull'altro.

In ogni caso, il gruppo assicurato è un gruppo aperto, nel numero e nella composizione variabile nel tempo; i bilanci che ne denunciano l'equilibrio economico, oppure lo squilibrio, sono bilanci di «cassa aperta».

AmMESSO, per ipotesi (e l'ipotesi appare subito come una condizione necessaria se non sufficiente per il buon ordinamento di una assicurazione sociale) che in ogni caso i premi in denaro all'atto del pagamento abbiano una capacità di acquisto corrispondente al premio in natura, è chiaro che con il principio della capitalizzazione sorge il problema dell'investimento giacchè, al verificarsi del sinistro, sarà distribuito non un capitale bensì un montante. Questo problema dell'investimento che, per le continue mutevoli condizioni del mercato, va incessantemente ripreso, ritoccato e adattato alla situazione del momento e alle prospettive future, si potrà dire sufficientemente risolto solo e solo quando l'ammontare delle riserve sia atto a fornire ai sinistrati di qualunque epoca i beni e i servizi che sono lo scopo dell'assicurazione (1). E'

(1) La necessità d'un continuo processo di adattamento degli investimenti alle variabilissime prospettive del mercato, sempre in vista della massimizzazione del reddito reale e di una sufficiente liquidità, è in contrasto con uno stretto parallelismo fra la durata dei premi ed il periodo di disponibilità delle somme raccolte attraverso un'organizzazione assicurativa; ed è ancora in contrasto con la permanenza degli investimenti in una sola o in una ristretta gamma di impieghi a lungo termine. Se è vero, come è vero, che un istituto assicurativo si può assimilare ad un'organizzazione di credito che raccoglie, trasforma e talora crea del risparmio, costringendolo, come taluni vorrebbero, ad investire esclusivamente e permanentemente in fabbricati, oppure in boschi, in colture a lungo ciclo, oppure in altre specifiche produzioni a lungo termine, vuol dire negargli l'unica pratica possibilità di raggiungere i suoi fini.

evidente che questo problema con il principio della ripartizione scompare e naturalmente in una certa misura si ripresenta quando i due principi agiscano insieme.

Da ciò si vede: 1°) che dall'investimento bisogna senz'altro escludere tutte le forme di mutuo comprese quelle che danno la più completa garanzia della solvibilità del debitore (leggi, prestiti allo Stato o ad altri enti pubblici): la secolare erosione delle monete e quelle spettacolari ed improvvise a seguito di eventi politici e militari di portata internazionale confortano nel modo più esauriente la nostra tesi; 2°) i beni e i servizi di cui il sinistrato dovrebbe usufruire sono beni e servizi di consumo; al momento opportuno, per la loro stessa natura, si possono rendere disponibili non già attraverso un precedente accumulo, bensì per il tempestivo impianto dell'organizzazione produttiva dalla quale tecnicamente discendono.

Se l'investimento talora può rivolgersi alle specifiche organizzazioni produttive di taluni di questi beni, difficilmente si può ammettere che possa estendersi alle organizzazioni della estesa e molteplice varietà di tutti i beni richiesti da tutte le assicurazioni vigenti e da quelle che in avvenire si aggiungeranno.

Comunque sia, tanto nel caso in cui l'investimento avvenga nelle organizzazioni produttive dei beni richiesti quanto nel caso d'investimenti nelle organizzazioni di altri beni, per l'epoca del sinistro, l'investimento presuppone l'esistenza di un'organizzazione produttiva e di un mercato per il quale quei beni d'uso diretto si rendano disponibili. Siffatta presunzione è tutt'altro che certa.

D'altro canto è pur vero che allo stesso rischio sono esposte le assicurazioni regolate sul principio di ripartizione; se quelle disponibilità vengono meno per i sinistrati, vengono meno anche per gli attivi e non si capirebbe come questi potessero fornire a quelli i beni che in nessun modo, perchè inesistenti, sarebbero in grado di avere.

Concludendo, in qualunque modo l'assicurazione sia organizzata esiste un limite di sicurezza che gli impegni possano essere pienamente assolti, limite oltre il quale l'assicurazione non ha senso, e spacciarla come tale e, di più, renderla obbligatoria è con tutta evidenza un inganno. Al di qua di quel limite, e qualora fosse accolto il principio della capitalizzazione, per gli investimenti bisogna concedere all'amministrazione dell'istituto un potere discrezionale adeguato a spostare le riserve verso gli impieghi via via ritenuti più conformi agli effettivi impegni dell'istituto.

Ciò non vuol dire che questo potere ottenga il pieno successo, sebbene sia difficile ammettere che senza di esso e cioè imbrigliando l'amministrazione a particolari forme d'impiego (v. ed es. l'art. 15 R.D.L. 4 ottobre 1935 per l'I.N.P.S.) si abbiano soluzioni migliori.

Purtroppo molte basi tecniche delle assicurazioni sociali hanno un fondamento assai discutibile sia perchè derivano da un'esperienza insufficiente e sia per la natura dell'evento le cui modalità di manifestazione mal si adattano ad uno schema probabilistico; a creare questo stato di cose non di rado contribuisce il fatto che l'accertamento dell'evento che costituisce sinistro sia variamente influenzato dall'interesse delle parti, interesse a sua volta mutevole secondo le particolari contingenze del mercato. Non sarà mai ripetuto abbastanza che per il solo fatto che un fenomeno abbia una pluralità di manifestazioni non siamo autorizzati a classificarlo nel gruppo delle variabili casuali; sicchè un'organizzazione assicurativa sollecitata da interessi e da pressioni immemori di queste elementari verità è fondata sulle manifestazioni di quell'evento, non tarderà a rilevare la debolezza del suo meccanismo. Non è da dimenticare, d'altra parte, che qualora le basi tecniche siano insufficienti restano indeterminate le prestazioni delle

parti (assicurato e assicuratore) sicchè il patto che le lega degenera e cade nello schema del gioco e della scommessa. Tutto ciò ci porta ad augurare che, dal gruppo delle assicurazioni sociali, e per la loro stessa difesa, siano tolti i rischi per loro natura non assicurabili lasciando, quando si possa, la loro copertura ad altre forme di organizzazione, ad altre provvidenze.

Tutto ciò ammesso, conviene riconoscere che nella pratica è difficile individuare il limite al di qua del quale le manifestazioni di un evento soggiacciono alle leggi del caso ed oltre il quale, invece, sfuggono al vincolo di queste leggi, sicchè un coefficiente di errore — determinabile soltanto a posteriori — graverà anche sull'organizzazione assicurativa più studiata. Ora è evidente che l'errore, appena accertato, sia più repentinamente sanabile laddove vige il sistema della ripartizione che laddove vige quello della capitalizzazione per il quale l'errore può condurre a situazioni irreparabili.

Anche i noti vantaggi di questo sistema nella pratica subiscono notevoli temperamenti. Si afferma, infatti, che con la capitalizzazione i gravami della assicurazione sono più facilmente sopportati sia perchè sono limitati ad una somma scontata, ad un valore attuale della somma assicurata per un'epoca futura, e sia perchè pesano nel periodo più produttivo della vita dell'assicurato e non nell'età meno feconda; o, quanto meno, in questo periodo non pesano con la stessa intensità con cui è colpito il periodo precedente. Si afferma, altresì, che con il sistema di ripartizione, man mano che il gruppo formato dagli attivi e dai sinistrati procede nel tempo, la proporzione tra i primi e i secondi può alterarsi al punto che i gravami a carico dell'assottigliato numero dei primi possano rendersi insopportabili; da qui la necessità di una perequazione nel tempo e la conseguente capitalizzazione delle anticipazioni.

La prima affermazione è mitigata dal fatto che alla data d'istituzione di una cassa i diritti degli attivi vengono di solito estesi anche a coloro che sono già colpiti dal sinistro o sono alla vigilia di esserne colpiti, sicchè il carico di questi ultimi, astrazion fatta da eventuali sussidi di enti estranei ai due gruppi, è distribuito e sugli attivi di quel periodo iniziale e sui futuri entranti, solitamente in misura diversa dato che il premio, in percentuale della somma assicurata, nonostante la diversa età, sia, come nella pratica accade, comune a tutti. Talvolta il carico, a questo titolo, a danno dei futuri nuovi entranti è così alto — come ho visto in certe assicurazioni straniere — da costituire il cinquanta per cento dei loro impegni ed è così alto, ancora, da compromettere l'equilibrio del bilancio annuale di entrata e di uscita di talune annate pur dimostrandosi sufficiente per chiudere a pareggio il bilancio tecnico di «cassa aperta», nell'ipotesi di un'infinita durata della cassa e della permanente obbligatorietà dell'assicurazione.

In siffatta estrema situazione, evidentemente, per un lungo periodo non si può parlare di un regime di capitalizzazione nello stretto senso della parola, giacchè i bilanci d'entrata e di uscita annuali o chiudono a pareggio od in deficit, colmabile soltanto con il ricorso al credito. In sintesi, la perequazione di tutti i carichi della cassa tra i primi attivi iscritti ed i futuri nuovi entranti, anche se consegnata sul principio della capitalizzazione, in più o meno larga misura si traduce, nella sua pratica applicazione, in un riparto delle uscite via via accertate fra gli attivi dello stesso periodo annuale di accertamento.

Astrazion fatta da queste considerazioni e tenendo conto delle larghe categorie di imprenditori, di prestatori d'opera, interessati alle assicurazioni sociali e della notevole aliquota del reddito nazionale assorbito, amministrato e redistribuito da queste assicurazioni, la presunzione che con la ca-

pitalizzazione i carichi degli assicurati, anche per l'età in cui sono colpiti, riescano meno gravosi di quelli dovuti alla ripartizione, è presunzione che soffre di qualche temperamento. Infatti, se da un lato pensiamo alle più correnti forme d'investimento, non tanto dell'istituto assicuratore quanto del mutuatario al quale, con il prestito, il primo affida la gran parte delle sue disponibilità, forme che nella pratica si risolvono o in consumi od in organizzazioni produttive che non hanno per finalità fondamentale la massimazione del reddito; e se, dall'altro lato, si pone a mente che il peso dei contribuenti alla cassa è più o meno sentito secondo la loro capacità contributiva, è da domandarsi se questa non possa, come pare, avvantaggiarsi proprio per il fatto che il reddito convogliato all'istituto sia il frutto di precedenti investimenti nell'elastica e multiforme organizzazione privata rivolta alla massimazione del reddito, piuttosto che un capitale che nell'istituto trova un investimento improduttivo o scarsamente produttivo.

E sarebbe scarsamente produttivo anche quando l'istituto, polarizzando gli investimenti nelle combinazioni specifiche ai beni che, in definitiva, dovrebbe garantire ai suoi assicurati (non dimentichiamo la fondamentale finalità delle assicurazioni sociali) automaticamente costringe le sue scelte in un settore che può non comprendere le organizzazioni produttive più efficienti.

* * *

Il nostro Paese soffre, e ha sempre sofferto, di una scarsa strumentalità dovuta a scarso risparmio per la forte aliquota del reddito totale destinata ai consumi, sollecitata tanto dal grave peso demografico quanto dalla forte sperequazione della ricchezza che convoglia ai consumi suntuari e alle organizzazioni produttive ad essi inerenti una quota del reddito che, per il potenziamento del nostro apparato produttivo, dovrebbe essere spesa in modo diverso. Non accresceremo il raccolto se poco è lasciato alle semine e se le semine non sono destinate ai terreni migliori; per contro, a scarso raccolto corrisponderà scarsa remunerazione dei fattori produttivi donde il primo deriva e, in particolare, corrisponderà scarsa remunerazione del lavoro. Migliorando quest'ultima, togliendo alle assicurazioni sociali il compito degli investimenti oppure conferendo alle loro amministrazioni la possibilità di scegliere i più fruttuosi, renderemo meno gravosi i carichi sociali a tutte le categorie oggi chiamate a coprirli.

Da parte padronale con mal celato disappunto si fanno spesso le grosse meraviglie che l'operaio americano sia scarsamente protetto da assicurazioni sociali: infatti, egli non le richiede tra l'altro perché il suo elevato salario gli permette di coprire direttamente e liberamente i rischi che da noi, in misura certamente inferiore, sono regolati coattivamente. E gli alti salari sono in quel paese possibili per l'altezza del reddito a sua volta dovuto ad un'altissima capitalizzazione di quella florida economia, così intensamente e direi quasi spasmodicamente protesa alla massimazione dell'utile.

Altra conseguenza favorevole della intensa capitalizzazione, riduzione di taluni rischi quali la disoccupazione, la malattia, l'invalidità.

Con il sistema di ripartizione, si opponeva, si corre il rischio che il numero degli attivi, rispetto ai sinistrati, si assottigli al punto da rendere insopportabili i carichi di questi ultimi. Evidentemente la proporzione tra i primi ed i secondi si altera o per una recrudescenza del rischio o per una modificazione del flusso dei nuovi entranti. Così avviene, ad esempio, in una generale assicurazione sulla vecchiaia man mano che una popolazione, in fase di accrescimento, si approssima al plafond di massima espansione: siamo sempre nel campo assicurativo di gruppi aperti,

Anche qui, tra i fattori che alterano l'andamento dei flussi di entrata e di uscita dei due gruppi aperti e degli attivi e dei sinistrati, occorre distinguere quelli che hanno carattere improvviso, occasionale, dai rimanenti di natura probabilistica; i primi non sono assicurabili mentre lo sono i secondi. I primi — per quanto si è detto — debbono essere allontanati dall'organizzazione delle assicurazioni sociali se non vogliamo comprometterne l'esistenza e, eventualmente, affidati ad altre provvidenze poiché, qualunque principio assicurativo cui fosse ispirata la loro copertura, per il loro stesso carattere, ben presto si rivelerà inefficace e dannoso.

I secondi fattori, di natura probabilistica, o prima o poi, con la necessità di modificare tempestivamente i premi, influiranno su quella qualunque organizzazione dei rischi che si fosse scelta — anche se fondata sul principio della capitalizzazione. Sicché, sembra potersi concludere che i vantaggi di quest'ultimo principio si riducono a poca cosa, specie se si tengono a mente tutti i rischi che comportano gli investimenti.

* * *

Ma tutti questi discorsi, per assennati che possano apparire, urtano in un fattore politico che in tutti i paesi, ma in particolare nel nostro, ha una importanza decisiva: la politica statale del credito. Nell'istituire e nel rendere coattiva un'assicurazione sociale possiamo senz'altro riconoscere allo Stato le più buone intenzioni di farsi portavoce di un pubblico bisogno e di farsi organizzatore del suo soddisfacimento. Non di meno lo Stato ne approfitta per assicurarsi un risparmio che in una certa aliquota è coattivo ed un investimento nei propri titoli di debito che tanto il risparmio libero quanto quello forzato, con tutta probabilità, eviterebbero.

Non v'è chi non veda che, per queste finalità statali, il principio di capitalizzazione diventa una necessità. Contropartita: la pratica certezza che nella sua espressione nominale il debito sarà assolto, certezza derivante da un lato dal potere d'imperio che lo Stato ha sulla ricchezza dei suoi cittadini sulla quale, per questo potere, può sempre rivalersi per assolvere i suoi impegni; e dall'altro dal potere — diremo così — cartalistico di determinare e modificare la definizione della sua moneta. Purtroppo la storia c'insegna a che cosa si riducono tutte queste belle garanzie e la storia c'insegna altresì come delle tre fonti di copertura della spesa pubblica, quella fiscale, il ricorso al credito e l'inflazione sempre più si propenda verso queste ultime due come quelle che, nel loro sfruttamento, incontrano un minimo di resistenze.

Indubbiamente una prassi siffatta è conseguenza di una situazione politica che si va perpetuando dovuta alla debolezza di un potere centrale che non sa comprimere la spesa nei limiti del gettito di un ordinato ed equo organismo fiscale, nè sa o, per le sue origini, non vuole potenziare quest'ultimo sino al limite delle sue possibilità tecniche. Naturalmente chi paga sono le classi economicamente e politicamente più deboli, il che non vuol dire che siano le classi socialmente più basse, nè, finalmente, vuol dire che il risparmio, sia pure forzato, dei colpiti vada tutto in investimenti e non si risolva, invece, in maggiori consumi di altre classi. La forza politica di offesa o di resistenza dei singoli gruppi ha, in questo campo, e con tutta probabilità dovrà avere per l'avvenire un peso sempre più decisivo.

Non sono questi rilievi specifici alla nostra epoca soltanto, al nostro Paese, al nostro reggimento politico; tutt'altro. Non dico questo a titolo di consolazione, ma per rilevare la vastità del fenomeno e per annotare sotto i suoi aspetti più svariati l'esistenza di un denominatore comune d'intimo squilibrio di forze che lascia assai dubitare della stabi-

lità del gruppo sociale al quale apparteniamo (2). Comunque sia di tutto ciò, persistendo la tendenza accennata, sarà ben difficile risalire la china riportando le assicurazioni sociali su di un piano di sana organizzazione economica.

Un ultimo punto. Le prestazioni delle assicurazioni sociali, come abbiamo già notato, si risolvono in consumi; soddisfano bisogni che senza di esse in una certa misura rimarrebbero scoperti, e per il resto sarebbero soddisfatti in altro modo.

In via grossolana, nella misura secondo la quale coprono bisogni che, senza di esse, rimarrebbero insoddisfatti, le assicurazioni intaccano per i loro costi altri consumi ed il risparmio e, attraverso quest'ultimo, intaccano gli investimenti. In realtà, codesti riflessi negativi non possono derivare la loro misura esclusivamente dall'ammontare dei maggiori consumi cui le assicurazioni provvedono, ma si deve altresì tener conto del come i diversi carichi sociali siano distribuiti e della loro definitiva incidenza sui vari operatori del mercato. Esame, come ognuno vede, quanto mai complesso anche se limitato agli aspetti d'insieme dell'intero problema, tra l'altro perché, per vincoli d'interdipendenza svolgentesi in una successione temporale spesso di difficile individuazione, si deve riconoscere come certi effetti negativi siano condizione necessaria perché altri di opposta natura e di equivalente oppure di diversa entità abbiano luogo.

Senza arrivare a certe caricature delle teorie del « full employment », non si può non riconoscere che l'accentuazione di certi consumi, in genere, e, per quelle teorie, quella dovuta ad un eccesso d'impiego non apra talora la via a più larghi e più redditizi investimenti. Ciò avviene appunto quando, per una politica di piena occupazione si convogliano alle organizzazioni produttive i vari fattori in misura superiore a quello che segna il confine della loro massima redditività prospettiva. Se da un lato è vero che non c'è reddito se non c'è strumentalità e, conseguentemente, se in precedenza non c'è stato il risparmio da cui essa ha tratto origine, dall'altro lato è altrettanto vero che — specie in un'economia capitalistica — quella strumentalità non può essere sollecitata e resa vitale che da adeguati consumi, a loro volta influenti (perché condizionano il risparmio) sulla strumentalità successiva. Tra questi due limiti d'arresto, assenza di consumi e assenza di risparmio, oscilla l'optimum del reddito secondo la previsione delle conseguenti

decisioni degli imprenditori, le quali soltanto in sede di consuntivo possono essere giudicate esatte oppure errate. Comunque esse si rivelino, in sede preventiva non si possono senz'altro giudicare ottime se — sempre in vista della massimazione del reddito — senz'altro escludano la possibilità di una distribuzione della totale capacità di acquisto, in che si concretano i futuri ricavi, all'infuori di quella derivante dalla condotta privatisticamente edonistica degli operatori.

E ciò vale tanto per la massimazione del reddito del singolo quanto per quella dell'intera collettività: sono due problemi distinti.

Tutto ciò ammesso, non si può peraltro escludere il pericolo opposto di eccedere nei consumi al punto di intaccare la strumentalità o quanto meno il suo necessario sviluppo in ordine al graduale aumento della popolazione. Il che può avvenire per un eccesso d'impiego, per un eccesso di assicurazioni sociali, o per l'irrazionale organizzazione di quest'ultime, specie quando non ci si preoccupi a sufficienza non tanto di chi ne sopporterà il costo (il che è un fatto economico sì, ma è soprattutto un fatto politico), quanto, senza pregiudizio del complessivo reddito futuro, se ci sia o non ci sia la disponibilità necessaria per i costi di contropartita.

A parte tutte queste considerazioni, l'esistenza e il progressivo allargamento delle assicurazioni sociali comporta una profonda trasformazione dell'indirizzo qualitativo della macchina produttiva come quella che è chiamata a fornire in un volume sempre più vistoso beni e servizi di consumo di particolari categorie naturalmente a detrimento di quelli di certe altre. Non è punto detto che, su di un piano etico, questo dirottamento del flusso produttivo vada a danno dei beni considerati di carattere suntuario e propri alle classi reddituarie più alte e non tocchi, invece, come pare, i consumi specifici alle classi medie, piccolo-borghesi.

Se così è, verrebbe accentuato quel processo del graduale decadimento di queste classi, di irrobustimento di quelle socialmente più basse od almeno di larghi settori di esse e di intensa dinamica di avvicinamento in seno al gruppo degli imprenditori, al quale processo stiamo assistendo fin dall'epoca della prima guerra mondiale se non da un decennio prima. E' facile accorgersi come in tutti questi rivolgimenti e nel loro successivo assestamento il fattore politico abbia avuto e continui ad avere un'importanza decisiva. Che ciò sia bene o male non saprei dire; per le mille definizioni che anche in questo campo le due parole hanno, sarei propenso a riconoscere che l'alternativa che esse propongono non abbia alcun contenuto obbiettivo.

Non di meno il fattore politico nel campo sociale-assicurativo esiste ed è predominante. Piaccia o non piaccia, bisogna prenderne atto.

ARRIGO BORDIN

Università di Torino, ottobre 1948.

(2) Pertanto, quando si è accennato alla « debolezza di un potere centrale », non si è voluto alludere a cosa sanabile con un semplice atto di volontà: il potere d'un governo, sia questa espressione d'una élite dominante o, meglio, sia questa espressione del contrasto fra due o più élites aventi forze equivalenti, è costretto in vincoli tecnico-politici che nessun atto di volontà può superare. E ciò va detto per qualsiasi reggimento politico, anche per quelli così detti dittatoriali.



S. A. I. P. A.

SOCIETÀ PER AZIONI - INDUSTRIA PIETRE ARTIFICIALI

Sede e Direzione: TORINO - Via Caraglio, N. 57 - Telefoni N. 31.134 - 32.229

Indirizzo Telegrafico: MOLESAIPA - Torino

STABILIMENTI IN TORINO E RIVOLI TORINESE

Produzione di mole abrasive ad Impasto Ceramico e ad Impasto Resinoide (Bachelite)
ad alta velocità - in tutte le forme e per tutte le industrie

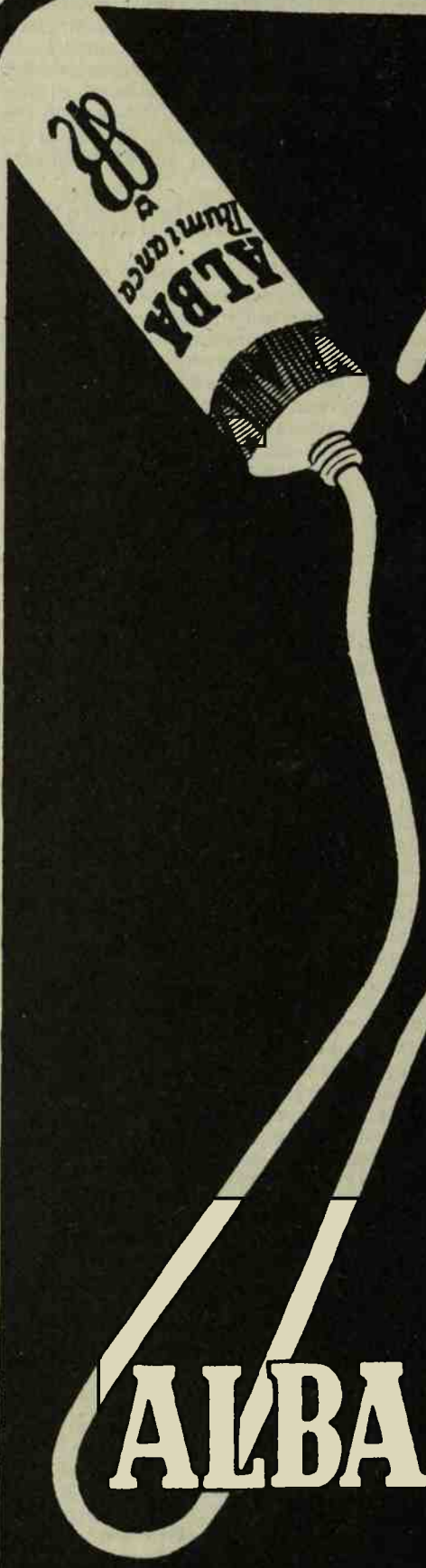
Mole per sgrossatura e sbavatura - Mole per rettilica - Mole per seghe - Mole per troncare metalli - Mole per centerless
Mole con gambo - Segmenti di mole - Lime in corindone e carburo di silicio - Pietre ad olio - Dischi per lavorazione del marmo

Esclusivista di vendita dei prodotti originali "S. A. I. P. A.", per l'Italia e per l'Estero:

C. A. R. E. N.

Compagnia Abrasivi Rappresentanze Estere e Nazionali

Via Caraglio N. 57 - TORINO - Telefoni N. 31.131 - 32.229



ALBA
Rumianca

**DENTATURA
SANA E BIANCA**

**DENTIFRICIO
ALBA RUMIANCA**

IL COMMERCIO ESTERO TEDESCO

Nello studio dei problemi del commercio internazionale germanico dobbiamo oggi tener presente il fatto importante che per il momento *non la Germania* commercia con l'estero, *ma soltanto le zone occidentali*, e che per di più non si tratta nemmeno di un commercio autonomo di queste ultime, ma soltanto di relazioni dirette dalle potenze occupanti. Non sono gli uomini d'affari tedeschi, industriali o commercianti, che offrono prodotti germanici o concludono trattati commerciali con i paesi d'Europa e d'oltremare; ma sono le tre potenze occidentali — Stati Uniti, Inghilterra e Francia — che conducono ogni trattativa e decidono quali merci possano venire importate o esportate. I funzionari tedeschi figurano negli uffici delle potenze alleate unicamente in qualità di consiglieri e non possono concludere di loro iniziativa alcuna trattativa commerciale con l'estero. Così gli uffici tedeschi finiscono soltanto per svolgere una funzione fittizia, senza alcuna attività veramente operante.

Per la « Bizona » anglo-americana l'autorità competente in punto di commercio con l'estero è la JEIA (*Joint Export Import Agency*) mentre per la zona di occupazione francese è l'Oficomex (*Office pour le commerce extérieur*). Sino a poco tempo addietro queste due autorità facevano il bello e il brutto tempo nel settore del commercio estero tedesco *del tutto indipendentemente l'una dall'altra*. Su di esse molto si è discusso e ancora molto si discute in Germania, sia da parte della stampa che da parte degli operatori commerciali, e si è sempre stati unanimi nel rilevare che le due organizzazioni rappresentano, per il loro complicato funzionamento nell'esame delle richieste e nel rilascio dei permessi, una delle pastoie più gravi allo sviluppo del commercio internazionale germanico.

Altra pastoiola è la « clausola del dollaro », stabilita dalla JEIA. Tale clausola — vero problema cruciale e causa a sua volta del languire del commercio internazionale germanico — significa che tutti i paesi intenzionati a commerciare con la Germania vengono costretti a pagare in dollari le loro importazioni tedesche. Di conseguenza, data l'estrema scarsità di dollari di cui purtroppo soffre il maggior numero dei Paesi europei, questi ultimi si trovano nella condizione di non potere concludere affari di importanza notevole con le zone occidentali. Il fatto che gli esportatori tedeschi possano stilare le loro fatture in termini di moneta nazionale non deve condurre alla supposizione erronea che ormai esistano dei veri e propri accordi di compensazione tra la Germania e gli altri Paesi con cui siano stati stretti accordi commerciali e di pagamento. Tuttavia, secondo quanto è stato affermato dall'Amministratore del Piano Marshall, signor Hoffmann, dovrebbe presto entrare in vigore un sistema internazionale di *clearing*, che porterebbe automaticamente con sé l'abolizione della « clausola del dollaro » e dovrebbe quindi condurre a una nuova e più favorevole fase il commercio internazionale germanico.

Accordi commerciali sulla base della « clausola del dollaro » sono stati conclusi con l'Inghilterra, con l'Impero britannico, con la Svizzera, il Belgio, l'India, la Grecia, l'Olanda, la Finlandia, la Danimarca e il Lussemburgo. Con l'Italia un accordo di notevole importanza, entrato subito in vigore e con scadenza alla fine di giugno 1949, è stato concluso al principio di settembre. Esso contempla esportazioni italiane per 56 milioni di dollari ed esportazioni tedesche per 51 milioni. Fra le esportazioni italiane di maggior rilievo figurano frutta e verdure, generi alimentari, canapa, seta artificiale, concimi e prodotti chimici, materiale ferroviario e macchine. La « Bizona » venderà invece all'Italia prodotti dell'industria pesante, carbone, rottami e materie coloranti. E' proprio nei riguardi dell'Italia che sembrano esistere le condizioni migliori per riprendere su larga scala e sviluppare al massimo

attive relazioni commerciali, secondo una tradizione dovuta alla complementarietà economica davvero eccezionale dei due Paesi.

E' naturale e comprensibile che, sia da parte germanica che da parte dei vicini della Germania — e così in particolare da parte della Svizzera — si sia ripetutamente cercato di indurre ad un mutamento radicale della politica commerciale della JEIA e cioè all'abolizione della « clausola del dollaro ». Le conseguenze della politica commerciale passata e presente di questa istituzione, dimostratisi alquanto miope, si faranno sentire ancora a lungo, anche dopo l'abolizione di detta clausola. L'accordo commerciale concluso in primavera con la Grecia e gli acquisti di frutta fatti in Italia, senza contropartita, prima delle elezioni del 18 aprile, avevano un *carattere quasi esclusivamente politico*, e non furono decisi tanto nell'interesse del Paese ricevente, e cioè della Germania, quanto nell'interesse dei Paesi esportatori.

Altre invece furono le premesse degli accordi conclusi con la Svezia, il Belgio e l'Egitto, con cui si poté giungere ad un vero scambio di materie prime contro prodotti industriali; ma anche qui le potenze occupanti esclusero ogni acquisto di generi alimentari e così la Svezia non poté indurle ad impegnarsi all'acquisto di pesce. L'opposizione dei Governi militari alleati allo scambio di prodotti industriali tedeschi contro generi alimentari fu a sua volta, senza dubbio, una delle cause principali dello scarso successo raggiunto nelle trattative per la conclusione di accordi commerciali.

Il giornale svizzero *Neue Zuercher Zeitung* pubblicò tempo addietro interessanti osservazioni del titolare di un'azienda tedesca di importazioni ed esportazioni, il quale scriveva: « Non è sempre facile, per i tedeschi, comprendere il punto di vista della burocrazia delle potenze occupanti in punto di politica commerciale. Sino ad oggi ogni importazione che non fosse di cereali, patate e, in piccola parte, grassi alimentari, è stata sempre vietata col pretesto che l'importazione di altre derrate, a parità di calorie, richiederebbe un impiego notevolmente maggiore di dollari delle importazioni dei generi basilari di cui sopra. Questa politica degli occupanti non poté venire per nulla modificata da ragionevoli osservazioni di origine germanica: come quella che un'esportazione di articoli di lusso contro consegne di verdura potrebbe giovare alle due parti contraenti molto più che l'assoluta mancanza di esportazioni ».

Se poi si prendono in esame le fonti delle importazioni tedesche, è facile constatare che esse *provengono dagli Stati Uniti in misura maggiore di quanto non sarebbe normale*. Ciò vale addirittura anche per quelle merci che non vengono prodotte dagli stessi Stati Uniti e che molto spesso potrebbero essere importate a miglior prezzo dai paesi vicini alla Germania. E' quindi da ritenersi che la preferenza della JEIA di fare i suoi acquisti negli Stati Uniti sia dovuta all'interesse di questi ultimi di figurare non soltanto come finanziatori, ma anche come fornitori della « Bizona ».

Ma a tal proposito va osservato che questo metodo di finanziare le proprie esportazioni non rappresenta, alla lunga, una soluzione soddisfacente, tanto più se si pensa che vanno considerate sotto lo stesso punto di vista anche le importazioni effettuate in base al Piano Marshall, le quali hanno, a loro volta e per la massima parte, origine negli Stati Uniti ».

L'ultimo rendiconto della JEIA, concernente il primo semestre del 1948, mostra un lento sviluppo del commercio internazionale della « Bizona ». Secondo tale rendiconto, nei primi sei mesi del 1948 la « Bizona » ha esportato per 229,9 milioni di dollari, in confronto ai soli 22 milioni di dollari dell'intero anno 1947! L'aumento del valore delle esportazioni non è tuttavia tale da nascondere che

la composizione delle esportazioni stesse continua sempre ad essere assai poco soddisfacente. Anche oggi, fra le esportazioni, la parte preminente è rappresentata dal carbone e non invece, come dovrebbe essere, dai manufatti. Così, nel primo semestre 1948, ben 120,2 milioni di dollari sono stati rappresentati da esportazioni di carbone! Ciò dimostra l'andazzo, del tutto insensato dal punto di vista economico, che un paese altamente industrializzato come la Germania continua tuttora a dover commerciare con l'estero come un paese dall'economia primitiva, il cui commercio internazionale sia soltanto basato sull'esportazione di materie prime.

Fra le altre esportazioni tedesche nel primo semestre di quest'anno val la pena di ricordare le seguenti: 17,5 milioni di dollari di tessuti (3 milioni nel 1947); 12,9 milioni di dollari di macchinari (3,4 milioni nel 1947); 10,5 milioni di dollari di prodotti chimici, di cui 2,8 milioni di coloranti. L'esportazione di veicoli e parti di veicoli di ogni genere non ha segnato il progresso sperato e si è limitata a 4,1 milioni di dollari (di cui 940 mila soltanto per le automobili « popolari » del tipo K.D.F.) contro i 3,2 del 1947.

Nel primo semestre del 1948 anche le importazioni, ammontate a 163 milioni di dollari, hanno notevolmente superato il valore delle importazioni dello scorso anno (128 milioni). Al primo posto figurano materie prime tessili per 128 milioni di dollari. Seguono a notevole distanza i metalli non ferrosi (8,2 milioni), il caucciù (7,3 milioni), i prodotti chimici (7,1 milioni), il ferro e l'acciaio (7,1 milioni), generi alimentari (5,9 milioni) e minerali vari (3,3 milioni).

Per il secondo semestre di quest'anno sono previste altre notevoli importazioni, per un valore complessivo di circa 450 milioni di dollari, le quali debbono venir completamente pagate con il ricavato delle esportazioni. Particolarmente notevole è la prevista importazione di oltre 105 mila tonn. di petrolio greggio dal Venezuela.

La recente riforma monetaria ha provocato una certa stasi nella conclusione di contratti di esportazione; ma, se il nuovo marco risulterà stabile e se di conseguenza il corso del suo cambio non sarà soggetto a pericolose oscillazioni, la stasi non dovrebbe più verificarsi nel corso dei prossimi mesi.

Altra grave difficoltà per il commercio internazionale germanico viene rappresentata dalla fissazione di un tasso di cambio che sia tale da accontentare sia gli importatori che gli esportatori. Al momento della riforma monetaria, il valore del nuovo marco venne fissato in 30 centesimi di dollaro, mentre prima i tassi di cambio differivano a seconda delle merci e venivano fissati arbitrariamente e diversamente nei vari *Laendern* dagli Uffici della JEIA e dell'*Oficomex*. Così, ad esempio, per singole partite di vino venne fissato un corso di 16 cents, per marco, per biciclette invece un corso di 20 cents e per parti di bicicletta un corso di 30 cents. Il danno più grave di una così varia e arbitraria fissazione dei tassi di cambio fu provocato dal fatto che gli esportatori tedeschi venivano impossibilitati ad assumere i prezzi dei mercati esteri come guida e indicazione per la loro produzione e si limitavano di conseguenza a premere sulla JEIA o sull'*Oficomex*, al fine di ottenere la fissazione di un tasso di cambio che fosse loro il più possibile favorevole.

Poiché sino ad oggi il nuovo marco ha esclusivamente un valore interno, ci si domanda se, al momento in cui ne verrà fissato il corso internazionale (cioè che dovrebbe avvenire nel corso dell'anno) non si dovrà tener presente che l'attuale corso prettamente contabile di 30 cents per 1 marco è troppo alto. Se il cambio del nuovo marco fosse però ridotto, le importazioni, attualmente di importanza vitale per la Germania — trattandosi di generi alimentari e delle più importanti materie prime — verrebbero notevolmente rincarate; ed è per questa ragione che i più noti economisti tede-

schì ritengono che l'attuale valore ufficiale del marco, fissato ad uso interno, dovrebbe valere anche per i mercati esteri.

Anche quello delle materie prime è problema della massima importanza per la Germania. Sino a poco fa la mancanza di materie prime era talmente grave che si poteva dubitare sulla possibilità di alimentare in continuità la produzione delle più importanti industrie germaniche. Mancavano in particolare i metalli ferrosi, l'alluminio, le materie prime tessili, il cuoio e numerosi prodotti chimici. Le consegne dovute all'applicazione del Piano Marshall hanno oggi alquanto migliorato la situazione, che dovrebbe migliorare ancora in avvenire, se le forniture continuano con un buon ritmo. Le consegne del programma E.R.P. coprono tuttavia soltanto circa il 70 % delle necessità tedesche di materie prime e il resto deve venir procacciato a mezzo di esportazioni.

L'isolamento dei produttori tedeschi dal mercato mondiale, dovuto alla politica commerciale autarchica degli anni 1933-1945, rende ora necessaria una rivoluzione vera e propria nel modo di pensare e di agire degli imprenditori, per quanto si riferisce alla loro produzione. Sino ad oggi gli imprenditori erano abituati a smerciare senza rischio i loro prodotti al prezzo di costo, senza cioè dover temere la concorrenza, e quindi essi non sono ora più abituati alla libera gara sul mercato. V'è quindi da temere che, se tale rivoluzione non avviene, l'industria esportatrice germanica finisca per non poter più dimostrarsi vitale sui mercati esteri. L'aumento verificatosi nell'esportazione di prodotti finiti durante gli ultimi mesi è ancora troppo piccolo, in confronto al volume che dovrebbe essere raggiunto nei prossimi anni. Secondo quanto si è potuto a tutt'oggi constatare, un notevole numero di prodotti tedeschi non sono più in grado di gareggiare con quelli di altri Paesi, perchè più non soddisfano i desideri dei consumatori. La produzione dell'industria esportatrice tedesca, fatte le dovute eccezioni, è rimasta al livello tecnico e qualitativo degli anni 1937-39. Per di più, si continua a produrre con succedanei, che possono forse trovare uno smercio nei paesi dell'Oriente, ma vengono oggi rifiutati dai consumatori occidentali. E, infine, commercianti e industriali tedeschi sembrano aver perduto l'elasticità e la rapidità di adattamento alle condizioni e alle richieste dei mercati; qualità, queste, che prima assicuravano loro il successo nel commercio di esportazione.

Nel commercio di esportazione germanico occorre dunque ottenere una riduzione di prezzi e un miglior adattamento ai gusti dei compratori stranieri.

« I competenti uffici commerciali tedeschi — ci ha dichiarato in un'intervista recentemente concessa il Direttore Generale del commercio estero tedesco, Dr. von Maltzan — continueranno sempre a cercar di ottenere dalle autorità delle potenze occupanti lo sviluppo del nostro commercio internazionale. Tale sviluppo è assolutamente necessario, sia pure soltanto per ottenere a mezzo delle importazioni le merci che oggi mancano sul mercato interno; ma anche per tenere entro certi limiti i prezzi dei beni di produzione interna, che tendono di continuo ad aumentare in misura notevole. Il commercio internazionale è cioè necessario per guidare e correggere il movimento generale dei prezzi. Senza commercio internazionale non si può assolutamente pensare ad un risanamento finanziario ed economico della Germania. Cerchiamo infine di poter tornare a partecipare al libero gioco del commercio mondiale, onde essere nuovamente in grado di offrire ai mercati esteri le merci che facevano un tempo della Germania, per la qualità della sua produzione, uno dei più apprezzati paesi fornitori del mondo intero ».

WILLWERNER VON BERGEN

Francoforte, ottobre 1948.

(Traduzione di Adamo Eras)

RIFORMA AGRARIA

Un dato giorno la riforma agraria si farà per tener fede a una promessa elettorale. Ne beneficeranno — per quanto apparentemente — i ceti contadini, la sorte dei quali sta a cuore ai partiti di massa come lo può stare la forza anonima del numero. E' appunto per questo che agli effetti elettorali — vigendo il suffragio universale — la classe contadina o proletaria ha un peso specifico che la classe borghese e proprietaria evidentemente non ha.

La riforma agraria mira allo sconvolgimento ab imis dell'assetto agrario. Quello che fu faticosamente creato da milioni di uomini e consolidato in decenni di lavoro, e permise al Paese di raggiungere nel ventennio fra le due guerre una relativa autonomia nei settori delicati e maggiori della produzione campestre, cadrà sotto i colpi indiscriminati dei nuovi riformatori.

Saturno, l'antica deità italica, divorava le sue opere. E' tuttavia augurabile che l'attuale classe dirigente non distrugga irrimediabilmente quella degli altri, nell'illusione che è grado maggiore di civiltà dar coscienza e benessere a tutti i ceti rurali, come si sono dati potestà e partecipazione di vita civile a tutti gli uomini.

Per assecondare l'ascesa alla proprietà terriera di chi vanga la terra e l'ara due sono le vie perseguibili: lo stralcio dei terreni — per espropriazione — dalle grandi aziende agrarie; e la lottizzazione delle terre incolte o mal coltivate previa una o più opere di bonifica idraulica, e agraria. La seconda via che appare la più lunga è, invece, la più umana, suscettibile, comunque, di dare tranquillità ai neo-proprietari con l'usbergo del tornaconto e di assicurare al Paese, nel riscatto economico di alcuni suoi superstiti comprensori di bonifica, il beneficio materiale e sociale del riscatto medesimo.

Qualunque sia, di queste due vie, la prescelta, una ne dovrà essere la coscienza morale: la tranquillità della Nazione, la sua vita nel vibrante cantiere dell'agricoltura, libera di ogni pericolosa e non dignitosa soggezione mercantile, affrancata da ogni servitù innaturale.

Il tosar le grandi proprietà per ridurne l'ampiezza e trasferire i terreni stralciati in pro-

prietà ai contadini quali che siano non sarà certo un capolavoro di equità e di saggezza. E vediamone i motivi.

Non esiste una unità di misura per giudicare in termini di grandezza i nostri complessi terrieri. Una azienda floreale nella cimosia ligure dell'ampiezza territoriale di qualche ettaro è giudicata grande, anzi grandissima, laddove la stessa ampiezza nel lago terriero ad es. della Sicilia o del Lazio rientra nella dimensione della piccola, anzi della piccolissima; ciò dipende dal fatto che «l'ampiezza» d'una azienda è una dimensione economica che non collima — salvo rare eccezioni — con l'estensione fisica.

E', dunque, sulle grandi estensioni di terra, o è sulle grandi estensioni aziendali che dovrebbero operare la forbice?

A rigor di logica le «cavie» dovrebbero essere le grandi estensioni di natura latifondistica o assestate a latifondo. Senonchè, prima della loro ridistribuzione, bisognerebbe rimuovere le cause costituzionali del latifondo stesso. Le malattie si curano debellandole alle radici e non ignorandone le origini determinanti e predisponenti.

Se l'azienda è grande, se essa essere latifondistica, per ridurne l'ampiezza basterebbe espropriarne il di più. Senonchè siamo proprio sicuri che i neo-proprietari — divenuti tali dalla posizione mezzadrile o bracciantile, più per virtù di un decreto che per merito proprio — daranno garanzie di abilità e consapevolezza? Lasciati a sè soli, non certo; non certo associati in cooperative di produzione, mantenendosi infantile la coscienza cooperativistica nei ceti rurali. Anzi può dirsi che l'individualismo è, in tutti i ceti italiani, una seconda natura.

Ma poi, in forza di quale imperativo sociale, o, meglio, di giustizia sociale, si dovrà limitare la proprietà terriera di un individuo o di un Ente, quando lo stesso concetto di limitazione non verrà esteso alla proprietà edilizia, industriale, mobiliare? Quale anelito di giustizia è mai codesto che limita l'esercizio dell'impresa agraria nella limitazione stessa della proprietà, che ferisce nell'individuo o nell'Ente una volontà di lavoro e una virtù di risparmio? In nome di quale libertà si tarperebbero le ali a chi volesse ascendere nella scala dei

pionieri e dei produttori, o a chi volesse integrare con una adeguata proprietà terriera la propria forte personalità?

Quand'anche per la via delle espropriazioni marginali dei grandi tenimenti terrieri, per la via delle mutilazioni alle organiche fattorie picene, umbre, toscane, ecc. — e mutilarle significa riformarle al peggio — si giungesse a reperire della terra disponibile, la stessa non vada almeno assegnata a contadini — mezzadri o braccianti — quali che siano. Favoriti dovrebbero essere se mai i contadini ex combattenti per premiare in essi lo sfortunato valore. L'aver perso una guerra non autorizza ad affondare nel lago della indifferenza chi apprese la santità della Patria e la difesa.

La riforma più urgente, anzi che provvedere alla ridistribuzione della proprietà dovrebbe — a nostro avviso — mirare alla coordinazione dei mezzi per aumentare la produzione del suolo. Come evocati dai richiami dell'esperienza e dei riferimenti stranieri, appaiono sullo schermo dei problemi insoluti, quello dell'insegnamento ambulante, della sperimentazione, della direzione tecnica delle aziende, della repressione delle frodi, ecc.

In un Paese agricolo come il nostro non è concepibile che una categoria di professionisti — quella dei dottori agronomi e dei periti agrari — si immalinconisca nella disoccupazione o disertati ad altri impieghi dai quali è spiritualmente disancorata o professionalmente divisa. Ciò malgrado si continua a creare nuove facoltà d'agricoltura, forse per creare un canonicato ai docenti, per quanto oggi un canonicato più non sia.

Si inventano piuttosto le aziende agrarie acefale o empiriche e quelle che possono sopportare una direzione laureata o diplomata e si promulghino una legge che faccia obbligo ai proprietari o conduttori di affiancarsi un tecnico, lasciando ad essi completa libertà di scelta, della categoria nella classe, dell'individuo nella categoria. Perchè, non bisogna dimenticarlo, non è il titolo che fa l'uomo, ma è l'uomo, anzi la sua esperienza e la sua serietà che valorizzano il titolo e lo impongono alla reputazione del pubblico.

E. B.

Abbonatevi a **CRONACHE ECONOMICHE!**

esigete...



...che il CINZANINO sia aperto
in vostra presenza, che la sua
CAPSULA GIALLA vi sia con-
segnata. Il BUONO in essa
contenuto potrà farvi vincere:
AUTOMOBILI Fiat - Motocicli
Vespa 125 - CUCINE A GAS -
PELLICCE - WATT RADIO -
IMPERMEABILI - ecc., ecc.

NICO EDEL

GRANDE CONCORSO

CINZANINO

CAPSULA GIALLA

CONSIDERAZIONI SUI TASSI BANCARI

Si è riaccesa, in questi ultimi tempi, la discussione sull'entità dei tassi bancari; grossi calibri vi hanno recato il loro concorso di scienza e di esperienza: ultimi il prof. Bresciani-Turroni, presidente del Banco di Roma, e il dott. Angelo Costa, presidente della Confindustria, scesi in lizza sulle colonne del Corriere della Sera.

Dalla penna dei due illustri competitori, abbiamo appreso circostanze già conosciute, ed altre di cui non eravamo ancora edotti. Sapevamo, ad esempio, che i finanziamenti bancari alle imprese servono, in gran parte, a costituire nuovi immobilizzi, come afferma il dott. Costa; ignoravamo invece che i ceti bancari, illusi forse che i loro finanziamenti siano utilizzati dalle imprese beneficiarie per la costituzione di riserve in denaro liquido, o in oro, o in valute pregiate, non fossero a conoscenza che tutti gli investimenti «attivi» delle imprese, il magazzino merci e i crediti verso clienti non meno che gli impianti, costituiscono altrettanti immobilizzi fin quando la loro permanenza nell'economia aziendale si dimostri produttiva di reddito: cioè proprio fin quando siano in grado di remunerare il costo del loro finanziamento. Ma queste sono quisquillie, mentre è importante che la Banca e l'Industria si siano trovate d'accordo nella conclusione del discorso, nel senso che il saggio del danaro non deve essere «abbassato artificialmente con interventi diretti» ma bisogna «creare le condizioni per cui naturalmente i saggi d'interesse ribassino».

Alla quale conclusione eravamo già pervenuti su queste colonne in una nota del luglio scorso.

Il credito a breve scadenza è, nelle moderne economie, il prodotto di un particolare tipo d'im-

presa, la banca, i cui problemi di gestione non sono e non possono essere diversi da quelli che si impongono ad ogni altro tipo d'organismo produttivo. Il confronto tra le condizioni di svolgimento attuale e quelle d'anteguerra del sistema bancario italiano rende manifesto che, mentre i costi fissi delle banche si sono pressoché allineati alla svalutazione della moneta, non così è accaduto per la base del credito, cioè per i depositi, saliti di sole 20-22 volte rispetto al 1938. Ciò stante, due vie si prospettano alle banche per migliorare l'efficienza del loro processo produttivo, e conseguentemente ridurre il prezzo di vendita del loro prodotto: o aumentare il volume della produzione, così da ripartire su un più vasto giro d'affari l'incidenza dei costi fissi; o diminuire questi ultimi, così da ottenere lo stesso risultato, ma su un giro d'affari più ristretto.

Il volume della produzione bancaria dipende, com'è noto, dal volume dei depositi, le cui possibilità di espansione, a loro volta, dipendono non solo dal ritmo assoluto di formazione del risparmio, ma anche dalle attrattive che i depositi bancari sono in grado di esercitare sui capitali liquidi, in concorrenza con gli impieghi rivali. Ove tali attrattive si misurassero unicamente in termini di remunerazione, è chiaro che il tasso di interesse corrisposto ai depositi bancari dovrebbe salire ad un livello insostenibile dall'economia delle banche per contendere il risparmio ad impieghi rivali come i titoli di Stato; e se la scelta degli impieghi fosse determinata dal grado di difesa ch'essi assicurano contro la svalutazione della moneta, è pure evidente che le banche non potrebbero competere, nella raccolta del risparmio, col mercato dei valori azionari. Ma al risparmio che cerca impiego nella loro economia, le banche offrono una condizione che è caratteristica peculiare dei loro debiti: l'attitudine a surrogare

economicamente la moneta. Dal valore che il mercato attribuisce a siffatta condizione e dalla capacità delle banche a rispettarla, viene quindi, in ultima analisi, a dipendere la possibilità di espansione dei depositi bancari.

Ma il valore che il mercato attribuisce alla attitudine dei depositi bancari a sostituire la moneta è in funzione del movimento degli affari: attualmente, perciò, in declino rispetto al periodo dal 1945 alla primavera 1947. Quanto alla capacità delle banche a rispettare siffatta condizione, essa è stata ovviamente circoscritta dai provvedimenti creditizi emanati nell'agosto del 1947. Le banche quindi, non per colpa loro, non si trovano in condizione di ridurre l'incidenza unitaria dei costi fissi con la espansione dei depositi.

Resta così da considerare la seconda alternativa dianzi prospettata, cioè la riduzione dei costi unitari di esercizio attraverso alla contrazione dei costi costanti. Chi ha qualche dimestichezza con i conti economici delle banche sa bene che la spesa di gran lunga più cospicua è quella del personale, e che solo operando su tale voce gli istituti di credito potrebbero realizzare economie degne di rilievo. Ma le banche, soprattutto quelle di interesse nazionale, giurano che il personale a loro disposizione è scarso e mal pagato, e che pertanto questo capitolo di spesa non può essere ridotto. Non siamo in grado di controllare la fondatezza di tale asserto. Possiamo solo rilevare, come abbiamo rilevato dall'esame di alcuni bilanci, che l'incidenza percentuale della spesa per il personale sul totale delle passività è, in Italia, da quattro a cinque volte più elevata che in Inghilterra. Dal che si possono trarre due conclusioni alternative: o la struttura delle banche italiane necessita di un intervento chirurgico, o le banche inglesi battono moneta falsa.

g. c.



Anelli in acciaio per stantuffi trattati termicamente

Fucinatura, stampaggio cementazione e tempera



Officina specializzata in parti per auto - moto - trattori

Trattamento termico acciai



VIA GUBBIO N. 82 MARCHIO DEP. TELEF. N. 21.947
S. A. PIETRO CERTANO - TORINO

CIT

TORINO

Biglietti ferroviari italiani ed esteri
Servizi marittimi - Aerei - Automobilistici
Noleggio Auto - Viaggi a forfait

Prenotazioni camere negli alberghi - Prenotazione W. L.
Servizio spedizioni - Servizio colli espressi

Via B. Bnozzi 10 - Tel. 43.784 - 47.784 • Via Roma 80
Tel. 40.743 • Atrio Stazione P. N. - Tel. 52.794

**SOCIETÀ
NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI**

Savigliano

FOND. NEL 1880

CAP. L. 600.000.000

DIREZIONE TORINO

CORSO MORTARA 4

COSTRUZIONI: METALLICHE - MECCANICHE - ELETTRICHE - ELETTROMECCANICHE
FERROTRAMVIARIE - APPLICAZIONI AD ALTA FREQUENZA



LUIGI PONZIO - TORINO

Stabilimento per la costruzione di vasellame in alluminio
Imbutito a freddo per fornelli elettrici

Via Nucetto 18 - Telef. 32.292



DOMENICO SALASSA

Officina Meccanica

TORINO • VIA G. BOCCACCIO 42 • TELEFONO 82.426



VITI E BULLONI

BREVETTI «**SALDOM**» N. 416340



L'AUTOMOBILE nei francobolli

Ruggero Bacone e il nostro grande Leonardo da Vinci profetizzarono o precorsero l'idea di un veicolo indipendente dalla trazione animale, vale a dire di quello che oggi è universalmente conosciuto col nome di *automobile*.

Tuttavia, senza dimenticare i tentativi di Newton per un motore a reazione, dell'olandese Verbiest autore di un motore a cal-

ciclo con motore a scoppio; nel 1885 il tedesco Daimler brevettò un suo motore a gas di petrolio e, un anno dopo, presentò le prime automobili stradali o su rotaie. Mentre nel 1889, insieme al connazionale Maybach costruiva un quadriciclo e poi otteneva il brevetto per il suo motore a due cilindri a V, un altro tedesco, Benz, presentava la sua prima vettura a petrolio con transmis-

questo atto di nascita dell'automobile sia stato documentato sui francobolli, inesausti segnalatori di ogni umana attività.

Nel 1935, ricorrendo il Cinquantenario dell'invenzione, le Poste germaniche emisero due francobolli recanti i ritratti di Daimler e di Benz; e nel 1939, sempre a cura delle stesse poste, il Salone dell'Automobile di Berlino veniva commemorato con



L'automobile, vanto dell'industria torinese, ha visto documentata la sua storia anche dai francobolli di vari Stati, fra cui non figura a tutt'oggi l'Italia. L'emissione di una serie italiana potrebbe forse contribuire a dare una sede degna e stabile a quel « Museo » unico al mondo, creato dalla passione del conte Carlo Bisceglioni di Ruffia, che è stato tanto ammirato durante il recente « Salone dell'automobile ».



daia, di Papin, Savary e Newcome, che studiarono motori a vapore, bisogna arrivare al 1769 per avere la prima automobile, realizzata da Nicolas Cugnot.

Successivamente gli inventori si moltiplicarono e, specialmente gli inglesi, si distinsero nella costruzione di omnibus e vetture a vapore, ma il mezzo che ha permesso lo straordinario sviluppo dell'automobilismo è stata l'applicazione del motore a combustione interna, o a scoppio, che ebbe negli italiani Barsanti e Matteucci i più noti studiosi.

Il francese Lenoir fu il primo a costruire, nel 1863, una vettura con motore a petrolio, munito di un solo cilindro; nel 1883 Delamare, Deboutville e Malaudier costruirono a Parigi un tri-

sione a cinghie: la moderna automobile era finalmente nata!

Fu solo nel 1895 però che uscirono alcuni veicoli di valore pratico, dovuti a De Dion, Bouton, a Mors, Peugeot, alla Ditta Panhard Levassor, che aveva comperato il brevetto di Daimler e, due anni dopo, si iniziava la costruzione delle « Mercedes » con la collaborazione di Daimler, Maybach e Simms.

Le prime vetture con trasmissione ad albero cardanico sono invece dovute al francese Renault, che usciva con automobili di questo tipo nel 1899. In quello stesso anno veniva fondata a Torino la Fiat che, oggi, costituisce una delle più importanti fabbriche del mondo.

E' interessante vedere come

una serie di tre valori, in cui si possono vedere, rispettivamente, le due prime vetture costruite da Daimler e da Benz, una moderna *Autounion* e una *Mercedes* nonché la vettura utilitaria *K.D.F.* Da notare che la stessa serie venne opportunamente sovrastampata per le corse del Nurburgring-Rennen e che, oggi, sta diventando assai rara con tale sovrastampa.

Ma queste automobili non sono le prime ad apparire sui francobolli, come pure tali francobolli — che glorificano gli inventori delle automobili — non sono stati i primi ad essere illustrati con automobili.

Fin dal 1901, nella serie emessa negli Stati Uniti a ricordo della Esposizione di Buffalo, si po-

teva ammirare un'automobile (valore da 4 cents. bruno e nero); la Bosnia, nel 1906 illustrava con un'automobile il francobollo da 50 heller, bruno; nuovamente gli Stati Uniti riproducevano un'auto postale nella serie «rossa» dei pacchi del 1912, e in quella degli espressi del 1925 (20 cents. nero). Successivamente un'auto apparve fra gli espressi russi del 1932; negli espressi bulgari del 1939 (6 e 8 leva); nella serie pacchi, pure della Bulgaria, del 1941 (3, 8 e 20 leva). La Svizzera ha dedicato al pullmann un francobollo nel 1937 e nel 1946, e la Finlandia 2 valori nel 1946. La Cina, recentemente, ha emesso una serie per il servizio di autocorriere.

Altri francobolli con autotiratori e vetture postali sono stati emessi in Serbia nel 1943, du-

rante la occupazione tedesca, mentre nel 1939 la Jugoslavia ha dedicato al Circuito automobilistico di Belgrado una intera serie, nella quale sono state riprodotte per la prima — e finora per l'ultima volta — vetture da corsa. La Nuova Zelanda ha emesso nel 1939 un francobollo per espresso nella cui vignetta si vede un'automobile da turismo.

Questi sono tutti i francobolli dedicati alle automobili; come si vede non sono molti. Sono però quasi tutti assai belli e si può dire quindi che la raccolta di essi sia, fra quelle ideologiche, una delle più interessanti e poco conosciute.

FRANCO CIARROCCHI

(In collaborazione con «La Settimana Filatelica»).

Lettere a

CRONACHE ECONOMICHE

Caro Direttore,

La ringrazio di avermi fatto conoscere il ritaglio de «L'Avvisatore Marittimo» del 31 agosto scorso, con una difesa, anzi un vero contrattacco, contro il mio articolo del 1° agosto, nel quale si parlava tra l'altro di: «certe rinfrescate campagne di stampa che, come in passato, proclamano oggi la necessità di costruire in perdita per risparmiare i noli e domani, giunta la crisi non difficile a prevedersi dei noli, proclameranno il dovere nazionale di sovvenire gli esercizi per non sciupare le navi costruite».

Lei sa bene come parlando di «campagne» mi riferivo a uomini e interessi ben noti, certamente noti anche a «L'Avvisatore Marittimo». Non mi riferivo invece per nulla a tale giornale in quanto — e questo è certamente una lacuna — non ho occasione di leggerlo: del resto, se lo leggessi cesserebbe il fondamento degli spiritosi accenni a certo enciclopedico empirismo, con che sembra si voglia chiudere la bocca, in nome dell'esperienza marittima e del sentimento, a coloro che, studiosi o magari soltanto contribuenti, pretendono di interloquire nei problemi — ahinoi anche troppo chiari! — dell'uso del pubblico denaro in favore di questo o quel settore più o meno antieconomico e claudicante.

Scherzi e polemica a parte, mi pare che «L'Avvisatore» faccia anzitutto una gran confusione, in quanto svolge una difesa ad oltranza dell'attività armatoriale, da noi appena accennata di riflesso, mentre arriva ad ammettere non indispensabile l'industria costruttiva,

che era quasi esclusivo oggetto delle nostre critiche.

Nel merito, poi, non vedo neppure un serio attacco alle nostre considerazioni. Si ammette che lo Stato sovvenziona le costruzioni navali, come cosa di passaggio e pacifica, come fosse naturalissimo continuare con le apposite leggi per colmare l'enorme divario dei nostri costi interni, senza neppure cercare di ridurre tale divario col porporzionare il numero degli scali al modesto giro normale di commesse interne ed estere. Per l'attività armatoriale l'«Avvisatore» addossa le ragioni d'inferiorità ai tassi del denaro (ma anche questo è un fattore di costo, il più «di mercato» fra tutti, e una misura speciale integrata dal solito «stato» è pur sempre protezionismo) e noi vorremmo sinceramente, nonostante tutte le passate esperienze, che fossero davvero così.

Penso comunque che possiamo mantenere la nostra frase; in perdita si costruisce, poco come costruzione e molto come perdita, e quanto alle sovvenzioni di esercizio aspettiamo che il tonnellaggio cresca e poi, come volevasi dimostrare, verranno alla ribalta del bilancio statale.

GIUSEPPE ALPINO



INVITO

I Sig.ri Associati della Camera di Commercio di Torino interessati sono invitati a recarsi all'Ufficio Commercio Estero — Via Cavour, num. 8 — al fine di prendere visione dei cataloghi e listini prezzi inviati dalle Ditte americane qui sotto elencate:

1. - ISLAND EQUIPMENT CORPORATION - 101 Park Ave. - NEW YORK 17, N. Y.
Fabbrica: trasportatori a nastro.
2. - THE RAPIDS-STANDARD COMPANY - Grand Rapids 2 - MICHIGAN
Costruisce: trasportatori a forza di gravità; carrelli a mano.
3. - SPARTAN SAW WOKS, INC. - Springfield 7 - MASSACHUSETTS
Costruisce: seghe a mano per ferro e legno.
4. - HARRY J. FERGUSON COMPANY - JENKINTOWN, P. A.
Fabbrica: trasportatori per ogni applicazione.
5. - THE BUDA COMPANY - HARVEY ILLINOIS (Chicago Suburb)
Produce: gruppi generatori elettrici Diesel e a gasolina.
6. - BARBER - GREENE COMPANY - AURORA - Illinois
Produce: trasportatori a nastro per brevi e lunghe trazioni.
7. - «THOMAS» TRUCK AND CASTER CO. - Mississippi River - KEOKUK - IOWA
Costruisce: carrelli, carrucole e ruote.
8. - «OZALID» - Johnson City - NEW YORK
Fabbrica gli apparecchi «Ozalid» per l'istantanea riproduzione di disegni e progetti.
9. - DEMPSTER BROTHERS - KNOXVILLE, 17, TENN.
Fabbrica attrezzature per il carico e lo scarico delle merci liquide e solide.
10. - TRANSITIER TRUCK COMP. - 2477 N. W. 23rd Avenue PORTLAND 10 - OREGON
Costruisce carrelli motorizzati per piccoli pesi.
11. - FOX RIVER TOOL CO. - Menasha - Appleton Road - MENASHA, WIS.
Fabbrica apparecchi spruzzatori per rapide puliture di macchinari.
12. - WINTER LANERON INC. - 190, Wall Street, NEW YORK, 5
Esporta guanti di gomma impermeabile e flessibile per la protezione delle mani durante il lavoro.
13. - THE HOLMS - 2468 N. 19th St. MILWAUKEE 6, WISCONSIN
Costruisce mezzi speciali di trasporto e di appretto.
14. - MOTOR GENERATOR CORPORATION - Box DM-791 - TROY - OHIO
Fabbrica: motori A.C. e gruppi generatori D.C.
15. - CHRYSLER CORPORATION - Export Division, Detroit 31 - MICHIGAN
Produce: equipaggiamento completo per riscaldamento, condizionamento d'aria e refrigerazione.
16. - DENVER EQUIPMENT COMPANY - 1400 17th. 5268, Denver 17 - COLORADO
Costruisce: serbatoi di riserva in acciaio per combustibili.

Presso gli Uffici della Camera è in distribuzione gratuitamente l'opuscolo «L'ERP in Italia e la ricostruzione europea».

MERCATI

Rassegna del periodo dal 10 al 25 ottobre 1948

(le quotazioni riportate sono puramente indicative e le più recenti al momento della chiusura della rassegna)

ITALIA

METALLI. — Per quanto s'è stato ritoccato al ribasso i listini dei prezzi dei prodotti siderurgici, e la produzione sia in fase di contrazione per adeguarsi alla scarsa domanda, perdura la crisi sul mercato dei metalli ferrosi. I pochi acquisti che vi si registrano provengono dalle industrie autoferrotramviarie.

Maggiore attività nel settore dei metalli non ferrosi, che risente della tensione del mercato internazionale, e che trova sfogo nell'esportazione, modesta ma continua. Le disponibilità di alluminio secondario, ad esempio, si sono grandemente assottigliate per effetto degli invii all'estero.

CARBURANTI E COMBUSTIBILI. — Nessuna novità degna di rilievo sul mercato dei combustibili solidi e dei carburanti. Per l'alcool è da segnalare la nuova regolamentazione che accoglie in parte i desiderata, specie quelli di natura fiscale, delle categorie interessate.

TESSILI. — Mentre i manufatti tessili registrano un mercato attivo (in considerazione dell'avvicinarsi della stagione invernale e perché la concorrenza dei tessili UNRRA sembra scongiurata), la materia prima ha generalmente un andamento meno vivace. Specialmente la seta attraversa un periodo di scarsa attività sul mercato interno, e di interruzione delle esportazioni. I prezzi, tuttavia, sono ben difesi e restano sostenuti. Il rayon e il nylon sono facilmente collocati all'estero. Le lane d'Italia sono pressoché esaurite e pertanto quotano prezzi sostenutissimi.

Il mercato della canapa ha assunto una intonazione più debole.

PELLI. — In forte ripresa il mercato del greggio; alcune voci hanno segnato aumenti massimi del 20%. La situazione è dominata dal fatto che l'industria manifatturiera e i calzaturifici si sono trovati alle soglie dell'inverno con i magazzini sforniti. Altre cause della sostenutezza: anche i mercati internazionali registrano aumenti delle quotazioni; non si può importare se non tramite ERP che d'altronde può fornire quasi esclusivamente pelli sudamericane di qualità scadente.

Non si crede che la spinta al rialzo del prezzo debba prolungarsi sino a toccare punte preoccupanti: è previsto invece un prossimo equilibrarsi della quota su un livello moderatamente superiore all'attuale. Già il vitello, secondo le ultime informazioni, si sarebbe fermato nella sua corsa al rialzo ed accennerebbe anzi ad invertire il movimento.

Situazione analoga per il conciato. In risveglio anche il mercato delle materie concianti; prezzi invariati, per il momento.

BESTIAME. — Incerto l'andamento del mercato dei bovini da macello; l'offerta è in aumento e l'assortimento è buono solo in vicinanza dei grandi centri di consumo. Si prevedono l'evi ribassi dei prezzi. Minor pessimismo sul mercato dei suini; l'industria trasformatrice sta per iniziare il periodo delle lavorazioni, il che ha già provocato qualche miglioramento delle quotazioni dei capi grassati.

Prezzi discretamente fermi per il pollame, con collocamento facile. Mercato calmo per i foraggi; in lieve rialzo la paglia.

CEREALI. — Il grano è nuovamente aumentato di prezzo al mercato libero, forse in dipendenza di un incremento della domanda da parte dell'industria alimentare, in vista

ESTERO

METALLI. — Sul mercato nord-americano, la domanda di acciaio continua a prevalere sull'offerta, per quanto l'industria siderurgica abbia toccato un ritmo produttivo, pari al 99% della capacità massima degli impianti. Nel 1948, secondo la rivista Iron Age, la produzione complessiva degli Stati Uniti sarà di 88 milioni di tonnellate.

Meno tesa la situazione del mercato dei rottami ferrosi, in seguito ad importazioni.

Sempre scarseggiante lo zinco. In aumento i prezzi dell'alluminio. Aumentata la produzione del piombo, cosicché la richiesta può essere più facilmente soddisfatta.

GOMMA. — Il mercato internazionale della gomma, è stato messo a rumore dalla notizia di un'offerta dell'URSS di acquistare tutta la produzione 1949 di Ceylon, oltre a tutte le gomme esistenti nell'isola. Gli Stati Uniti avrebbero fatto immediatamente una controfferta per la stessa produzione.

TESSILI. — Tendenza debole per i cotonei. Dall'Egitto si annuncia un raccolto abbondante che preoccupa il Governo, incaricato di difendere i prezzi. Anche dagli Stati Uniti le notizie parlano di abbondanza.

PELLI. — Maggiore attività e tono abbastanza sostenuto in Argentina, Australia, Nuova Zelanda, Brasile, e in quasi tutti i principali paesi produttori. Gran Bretagna, Olanda e Cecoslovacchia hanno proceduto a forti acquisti.

CEREALI. — Le ultime stime del raccolto nordamericano di mais indicano la cifra di 3568 milioni di bushels, ancora in aumento rispetto alle previsioni precedenti (3529 milioni). Anche il raccolto granario, come è noto, risulta eccezionalmente abbondante.

La nuova congiuntura sul mercato cerealicolo mondiale preoccupa l'Ar-

delle feste natalizie. Il Governo ha garantito agli agricoltori, per la campagna 1948-49, un prezzo ufficiale pari almeno a quello vigente attualmente, e in ogni caso un prezzo remunerativo. Secondo le direttive del Ministero dell'Agricoltura, la produzione granaria dovrebbe toccare l'anno prossimo i 70 milioni di quintali, primo passo verso quei 75 milioni previsti a termine del programma di ricostruzione dell'economia italiana.

Per il granoturco, il prezzo ufficiale 1948 è stato fissato in L. 4500 al quintale, prezzo accolto favorevolmente dalla maggioranza dei produttori. Il prezzo di mercato libero è in ribasso, come aumentano le disponibilità sui mercati di consumo. Anche per il granoturco le direttive ministeriali incitano ad un aumento di produzione.

Nessuna variazione nella situazione mercantile dei cereali minori.

Il prezzo ufficiale del risone è stato fissato in L. 6200 al quintale. I produttori contano di rifarsi sulla quota extra-contingente e sull'esportazione. I commercianti lamentano che l'esportazione sia monopolizzata dall'Ente Risi.

ALIMENTARI. — Il burro — molto richiesto dai grossisti, mentre la produzione è in diminuzione per motivi stagionali — ha ripreso ad aumentare di prezzo. Stazionari i formaggi. L'aumento delle uova è frenato solo dall'immissione al consumo di contingenti d'importazione. Mercato sostenuto per l'olio d'oliva, specialmente per le qualità più fini; ma le contrattazioni sono molto scarse. Alla

gentina, abituata a spuntare con facilità alti prezzi: ora la repubblica sudamericana cerca di accelerare il collocamento delle sue disponibilità, ma cozza contro un'accresciuta concorrenza. In Europa offrono grano la Romania, l'Ungheria e la Russia, ma a prezzi superiori a quelli nord-americani.

ALIMENTARI. — Causa una grave malattia che ha colpito le piantagioni, il raccolto brasiliano del caffè sarà, nel corrente anno, inferiore di un milione di sacchi all'aspettativa.

ASSOCIAZIONE ITALIANA DI METALLURGIA

Con il presente numero « Cronache Economiche » inizia la pubblicazione di un breve notiziario dell'Associazione Italiana di Metallurgia, certa di fare cosa grata ai suoi lettori che si interessano ai problemi tecnico-economici riguardanti le nostre industrie metallurgiche.

COSTITUZIONE DELLA SEZIONE PIEMONTESE

E' stata diramata in questi giorni la lettera seguente:

« Un gruppo di soci dell'Associazione italiana di Metallurgia, residenti in Torino, in accordo col Consiglio Direttivo, e in base allo Statuto dell'Associazione stessa — capitolo Sezioni — ha preso l'iniziativa di formare la Sezione Piemontese dell'A.I.M. con sede a Torino.

Crediamo, in tal modo, di interpretare il desiderio di tutti coloro che si interessano di problemi metallurgici e per questo contiamo sulla Sua preziosa collaborazione.

La invitiamo quindi ad intervenire alla riunione che avrà luogo il giorno 3-11-1948, alle ore 17, presso il Politecnico di Torino, Castello del Valentino ».

L'invito è esteso a tutti i tecnici metallurgici.

Per chiarimenti rivolgersi al prof. dott. Venturello, telefonando al 60-540.

Borsa merci di Bari sono stati trattati i primi quantitativi della nuova produzione. In ribasso i grassi animali. Stazionari i salumi. Tendenza fiacca per i legumi.

L'attenzione degli operatori si è spostata dal mercato delle uve a quello dei mosti. Si cerca di prevedere il futuro andamento del mercato dei vini: è probabile che data l'abbondanza di vini a bassa gradazione alcoolica, le quotazioni subiranno flessioni; ma, per contro, la scarsità di qualità pregiate determinerà una certa sostenutezza di queste. Attualmente le scorte di vino della campagna precedente sono minime e l'andamento del mercato è incerto.

Sostenuti il caffè e il cacao in polvere. Meno il cacao in gran. Per le droghe in genere i prezzi sono più alti nel Meridione che al Nord.

VARIE. — Limitata richiesta dei prodotti chimici: ricercate principalmente le voci di esportazione. Più attivo il mercato farmaceutico. Buona richiesta di fertilizzanti fosfatici per le semine autunnali; prezzi stazionari; buone disponibilità. Ancora incerta la richiesta di concimi azotati il cui impiego si intensificherà solo ai primi dell'anno nuovo. Scarsi i potassici; prezzi in aumento. Scarsa richiesta di solfato di rame. Tendenza sostenuta per i grassi e gli oli industriali. Continua la contrazione dell'attività sul mercato dei materiali da costruzione, dove le quotazioni dei listini hanno un valore ormai esclusivamente nominale. Minore debolezza per il legname da opera.

RASSEGNA BORSA-VALORI

OTTOBRE 1948

Il mese di ottobre non ha impresso un deciso orientamento al mercato finanziario: in linea di massima l'andamento è stato piuttosto improntato a debolezza rispetto al contegno sostenuto del mese di settembre.

Nonostante le alternative ha prevalso l'incertezza con momenti di pessimismo, anche se la ripresa delineatasi ai riporti di fine settembre sia risultata più evidente negli immediati giorni successivi, per cui la Borsa diede segni di distensione migliorando in ogni comparto con attività più consistente.

Infatti nella seconda ottava quasi d'improvviso si rivelò un brusco mutamento sotto l'incalzare delle vendite: che sia stato l'annuncio dell'aumento di capitale della Montecatini da 18 a 24 miliardi (senza averlo prima soppresso bene nella sua portata tanto in rapporto alla consistenza della società quanto alle condizioni di emissione dei nuovi titoli) ovvero che siano subentrati incertezze di apprezzamento sulla situazione del mercato, sta di fatto che il peggioramento delle Montecatini non è emerso come fenomeno a sé stante, ma le perdite si sono avute pure in titoli come gli elettrici e così pure in altri settori.

Quindi ondata di pessimismo più che ripercussioni di un fattore tecnico specifico, il quale non può trascurare la difesa ed il controllo di un titolo la cui massa fluttuante è imponente; parimenti i valori a larga base azionaria, su cui converge la maggior attività del mercato, risentono dell'assessamento di partite e perciò di maggiori oscillazioni mentre i titoli a mercato più ristretto mantengono più facilmente le posizioni.

All'inizio della terza settimana il mercato si è rianimato un po', con tendenza a riconquistare le posizioni precedenti: il movimento però è stato di breve durata e verso fine settimana la quota dava nuovamente segni di debolezza; segue nella quarta ottava una serie di riunioni ancora incerte e deboli, mentre la chiusura appare sostenuta, mettendo in risalto le azioni e i diritti Montecatini e le Fiat.

Nei giorni immediatamente antecedenti ai riporti è registrata ulteriore flessione della quota, per effetto molto evidente della chiusura di partite della piccola speculazione, che non ha inteso riportare in vista, degli elevati scarti da pagare.

Nella effettiva impostazione tecnica di una ripresa non è da ritenersi siano subentrati mutamenti decisivi: la tendenza delineatasi ai primi del mese bisogna vederla misurata in linee sommarie, per cui le eventuali deviazioni ed alternative rispecchiano piuttosto momenti di perplessità che fenomeni di assessamento; va diffondendosi inoltre l'opinione che una sola tendenza non possa predominare nettamente sul mercato, come si è verificato in passato, poiché sia nell'ambiente finanziario come nelle grandi masse dei risparmiatori le correnti sono diverse nell'interpretare la presente situazione industriale e pertanto esistono ele-

menti contrastanti per uno sviluppo di processi in senso unico.

La speculazione opera con molta cautela e la grande massa della media clientela non è ancora intervenuta sul mercato con mezzi proporzionati alle reali possibilità; il progetto governativo per le rivalutazioni e conseguente emissione di azioni gratuite è ancora in fase di progetto, di modo che le società non sono in grado di deliberare in materia e debbono attendere che i provvedimenti siano tradotti in legge onde agire a ragione veduta; anche la irrisoria revisione dei valori dei titoli azionari agli effetti della imposta straordinaria sul patrimonio fa premere la necessità di realizzare i titoli per provvedersi i mezzi di pagamento della imposta; nè si può sottovalutare il senso di apprensione derivante dalla tensione in campo internazionale, la quale non può non avere ripercussioni all'interno.

L'unica nota di buon auspicio consentita dalla presente situazione è che dal punto di vista tecnico il mercato appare equilibrato ed elastico, non avendo la speculazione assunto impegni gravosi e tali pertanto da poter appesantire un movimento di ripresa.

Altro elemento che eserciterebbe un ruolo nettamente favorevole sul mercato è la risoluzione della non mai abbastanza discussa questione della nominatività obbligatoria dei titoli azionari.

L'emissione del gran prestito per la ricostruzione delle ferrovie per un ammontare di 50 miliardi di lire presenta ancora una volta alla ribalta il problema del finanziamento delle imprese attraverso le Borse e la necessità che tutte le aziende, siano esse grandi o medie, nazionalizzate o private, vengano poste sullo stesso piano e nelle medesime condizioni rispetto alla circolazione dei titoli: invero ci si domanda ancora perchè un prestito di tale mole, da attuarsi mediante emissione di cartelle tipo Elfer, possa essere collocato in titoli al portatore, mentre il denaro diretto a investire in tante aziende industriali, che assicurano il lavoro a imponenti complessi di maestranze, debba rimanere sotto l'imperio della nominatività obbligatoria dei titoli, in un regime cioè che rende i titoli invisi alla grande maggioranza dei risparmiatori ed è in contrasto con la riconosciuta e di recente affermata politica governativa diretta a favorire il finanziamento delle imprese azionarie.

Il mercato dei titoli di Stato ha trascorso un mese delicato: sono affiorate vendite dirette a procacciare le disponibilità liquide occorrenti alle nuove sottoscrizioni (obbligazioni Elfer, Edison, ecc.), per cui la situazione è risultata in genere appesantita rispetto all'andamento degli ultimi decorsi mesi. Più offerti sono apparsi il Redimibile 3 1/2 e la Ricostruzione 5%: da parte dei Buoni del Tesoro invece maggiore la reazione alla pressione delle vendite.

La sistemazione dei riporti è avvenuta facilmente con larghe disponibilità di denaro; i tassi praticati sono risultati però stazionari per i valori industriali ed allegge-

riti invece per taluni titoli di Stato.

Dati statistici (raffronto prezzi compenso settembre-ottobre):

Per 62 titoli azionari: aumento medio 0.50 %.

Suddivisi per gruppi risultano le seguenti percentuali:

in aumento: immobiliare 11.30; cartario 5.95; gas-elettricità 3.64; finanziario 3.50; chimico-esirattivo 2.23; tessile-manifatturiero 1.96;

in ribasso: alimentare 7.50; automobilistico 4.36; assicurativo 3.80; meccanico-metalurgico 2.26;

Titoli di Stato: Rendita 5 % - 1; Redimibile 3.50 % - 0.75; Ricostruzione 5 % - 2; Buoni Tesoro polienali: stazionari;

Riporti tassi: Rendita 5 % dall'1 % alla pari (2 1/2 %); Redimibile 3.50 % dal 5 1/2 al 6 % (6 %); Ricostruzione 3 1/2 % 5 % (5 %); Ricostruzione 5 % 4 1/2 % (5 %); titoli industriali 8 1/2 % (8 1/2 %).

Dividendi: Selt-Valdarno 80; MIRA Lanza 40; Venchi-Unica 10.

Cambi esportazione: Sterlina massimo 2050 (1943.50) minimo 1943 (1937.50); Dollaro 575,10 (575), 574,10 (574.50); Franco Svizzero 149 (146), 145 (144.50).

DELEGAZIONE DELLA BORSA DI COMMERCIO DI BUENOS AIRES IN ITALIA

Una Commissione della Borsa di Commercio di Buenos Aires composta del suo presidente, signor José P. Hernández, del signor Julian E. Mackintosh, presidente della Camera degli Agenti di Cambio, del dott. Miguel Bomchil, consulente legale della Borsa stessa, è stata di passaggio in Italia. La Commissione ha partecipato attivamente al convegno internazionale dei parlamentari e degli esperti per lo sviluppo degli scambi commerciali tenutosi recentemente a Genova e per sua iniziativa è stata presa la deliberazione di tenere il prossimo congresso a Buenos Aires nei mesi di settembre e ottobre del 1949.

Successivamente la Commissione ha visitato alcune Borse italiane e vari esponenti della nostra vita economica e politica. Il signor Hernández, che è una delle personalità di maggior rilievo del mondo economico argentino, ci ha dichiarato che lo scopo della sua visita in Italia era quello di stringere rapporti personali con gli ambienti finanziari italiani, nell'attesa che in un tempo non lontano sia possibile iniziare lo scambio di titoli tra il mercato italiano e il mercato argentino.

La Borsa di commercio di Buenos Aires è una istituzione molto importante, perchè, oltre alle contrattazioni su valori mobiliari, si svolgono in essa anche operazioni di borsa merci per alcuni prodotti e perchè rappresenta anche un'organizzazione associativa degli operatori economici dell'Argentina, raggruppando ventotto associazioni di categoria e un totale di 5000 soci. Nel 1947 la somma dei valori trattati nella Borsa Valori è stata di ben 4.300 milioni di pesos.

Consulente tecnico-finanziario della Borsa di Buenos Aires è il nostro corrispondente prof. dott. Alfredo Lisdero, ben noto anche a Torino, dove esercitò la professione di dottore commercialista fino al 1938.

nazionale

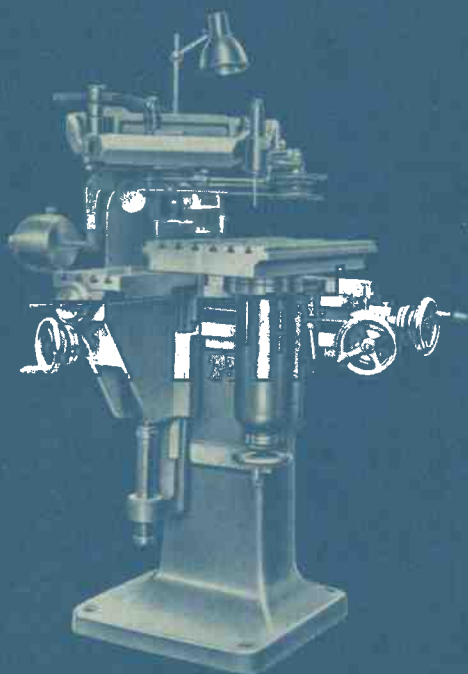
COGNE



**acciai
speciali
di
alta
qualità**

**tutti i tipi
per tutte
le esigenze
dell'industria
meccanica**

FRATELLI TROGLIA S. p. A.



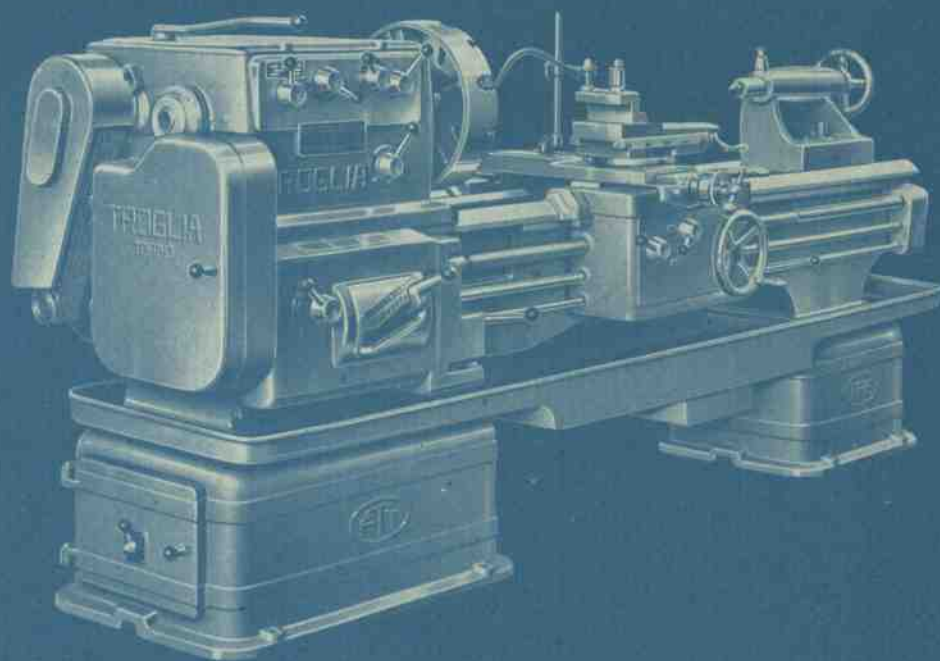
Produzione: Torni Paralleli

Torni a Revolver - Pantografi

per Stampi e incisioni - Den-

tatrici tipo micron - Fresa-

trici per tagli sedi chiavette.



TORINO - Via Principi d'Acaja, 57 - Telef. 76.504

Indirizzo telegrafico: Trogliatrat - Torino

NOTIZIARIO ESTERO

BIRMANIA

Un'opera notevole per chi si interessa alle economie coloniali orientali è *Burmese Economic Life* di I. R. Andrus (Stanford University Press, 1947). L'autore, già professore di economia all'Università di Rangoon, è stato in grado di raccogliere una massa abbondante di fatti e cifre sull'agricoltura e sull'industria della Birmania.

L'economia birmana presenta tutte le caratteristiche dell'economia coloniale in genere, e cioè: una preponderanza dell'agricoltore sulle altre attività; un germe di industria capitalistica; relazioni economico-sociali semifeudali; grande stimolo alla produzione ed all'esportazione di pochi prodotti agricoli selezionati (normalmente riso, legname, cotone, ecc.); dominazione straniera nei settori strategici dell'industria e del commercio; crescente importanza dei sentimenti nazionalistici a favore dell'indipendenza economica, dell'industrializzazione ed anche di misure di pianificazione.

Come in tutte le economie coloniali, il problema dell'« imperialismo straniero » è di difficile soluzione. Potrebbe la Birmania, senza l'intervento di capitali dall'estero, raggiungere quel grado di industrializzazione al quale aspira? Ammettendo una risposta negativa all'interrogativo, se ne può formulare un secondo: perché i capitali stranieri affluiscono copiosamente, non è forse necessario concedere ad essi la libertà massima e la possibilità di equi profitti?

Se sì, perde peso l'argomento dei nazionalisti, secondo cui i capitalisti stranieri, perché investono solo nelle redditizie industrie birmane di esportazione, trascurando gli altri anemici rami industriali rivolti a produzioni per l'interno, mirerebbero allo sfruttamento imperialistico della Birmania.

Veramente l'accusa dei nazionalisti non accenna solo alla « trascuratezza », ma più specificatamente all'« oppressione » degli altri rami industriali. Senonché l'accusa non è facilmente provabile, perché non l'« oppressione » dei capitalisti stranieri, ma la mancanza di una sufficiente domanda locale potrebbe essere la causa del mancato sviluppo dell'economia industriale indigena, salvo che nelle forme artigianali e di esportazione.

Comunque s.e., la Birmania non potrà mai mirare a costituirsi una industria pesante, perché manca di carbone e di altre materie prime basilari. Utili forme di integrazione industriale sono tuttavia pensabili nei confronti dell'India, senza contare che la tensione politica internazionale ed un eventuale conflitto potrebbero rendere convenienti alcune produzioni inammissibili in un mondo di piena concorrenza e di pace.

FRANCIA

In ottobre, com'è noto, un importante capitolo si è aggiunto alla storia del franco francese, storia fatta di svalutazioni successive, come per quasi tutte le monete in

questo secolo disgraziato.

In seguito alla riforma monetaria, si assume come corso ufficiale del dollaro la media aritmetica mensile tra un corso fisso di 214 franchi (l'ex corso ufficiale) e il corso di mercato libero (di 313 franchi in ottobre). Le variazioni del corso ufficiale del dollaro regolano a loro volta i corsi delle altre divise.

Il cambio ufficiale, insomma, non è libero nei suoi movimenti, ma mobile (*franc flottant* chiamano i francesi la loro moneta, dopo la riforma). Il sistema, senza precedenti nella storia monetaria francese, equivale ad una parziale svalutazione e consente ogni mese una nuova svalutazione, il che presenta vantaggi e pericoli.

Il corso base di 214 è evidentemente artificiale; il corso di mercato libero è controllabile, e dipende dalle autorizzazioni d'importazione e d'esportazione; la media dei due, quindi, non riflette il reale rapporto tra i poteri d'acquisto del dollaro e del franco. Ancora più irreali resteranno i cambi delle altre monete.

L'opposizione del Fondo Monetario Internazionale e del Governo britannico ha impedito alle autorità monetarie francesi di adottare il corso di mercato libero come corso ufficiale.

Ed ecco i corsi in franchi francesi dei cambi del dollaro e della sterlina dal 1914:

	Dollaro	Sterlina
1914	5,16	25,22
26-6-1928	25,53	125,21
1932	25,45	89,21
1934	25,07	76,72
1937	25,14	124,44
1938	34,95	170,59
1939	39,81	176,70
1944	49,625	200,70
25-2-1945	119,106	480,70
26-1-1948	214,392	864,70
17-10-1948	263,4	1062,70

Per la migliore comprensione della tabella, si rammenti che la sterlina svalutò il 21-9-1931 e che da allora il suo valore non fu più ancorato all'oro, ma si stabilizzò infine al 47% circa del valore originario. Il dollaro si staccò dalla parità aurea il 19-4-1933 e restò mobile fino al 30-6-1934, allorché si stabilizzò al 59,06% del valore originario.

GRAN BRETAGNA

La Gran Bretagna è stata la prima nazione a riprendere la televisione dopo la guerra. Sir William Haley, Direttore della B.B.C., lo ha ricordato nell'illustrare il piano di ripartizione delle lunghezze d'onda per l'Europa alla recente conferenza di Copenhagen, piano che verrà messo in pratica nel marzo del 1950.

Sir William ha parlato con entusiasmo degli sviluppi della televisione in Gran Bretagna. « Le risorse e l'energia della Gran Bretagna hanno messo il nostro paese all'avanguardia in questo campo — egli ha detto. — Le televisione non è un semplice esperimento scientifico, ma una potente forza di portata sociale. Entro pochi anni l'importanza di tutti gli altri problemi di trasmissione verrà offuscata dall'estensione della televisione, che coprirà tutta la Gran Bretagna. La

strada è aperta perché l'industria e la B.B.C. raggiungano l'ideale del più perfezionato servizio di televisione possibile, e possano offrirlo al pubblico ad un prezzo alla portata di tutte le borse ».

RUSSIA

Da quale punto di vista la filosofia politica totalitaria della Russia sovietica considera il commercio internazionale? Questo l'interrogativo che si pone W. C. Armstrong nell'ultimo numero del *Political Science Quarterly*.

L'autore riconosce la tendenza dell'URSS a considerare il commercio con l'estero essenzialmente come uno strumento di politica nazionale, rivolto ad assicurare l'autosufficienza economica del Paese. Le importazioni si limitano a merci atte ad aumentare la macchina produttiva dello stato socialista, a beni di produzione, a tipi perfezionati di macchinari (magari in pochi esemplari, allo scopo di copiarli) a pubblicazioni tecniche e scientifiche; le esportazioni invece sono costituite in prevalenza da materie prime e da generi agricolo-alimentari, disponibili forse a costo di sacrifici da parte dei consumatori nazionali, e necessari per bilanciare le importazioni.

Grosso modo, le deficienze russe si trovano nel settore dei beni di produzione, per quanto la gomma ed alcune altre materie prime tropicali debbano pure essere acquistate all'estero.

La capacità dell'U.R.S.S. di produrre essa stessa i beni capitali di cui necessita, è certo destinata ad accrescersi col tempo, come pure la possibilità di ricorrere a succedanei nazionali delle materie prime d'importazione. Ma è ragionevole supporre che la completa autarchia non sarà mai raggiunta.

L'inclusione dei paesi dell'Europa orientale nell'orbita di influenza sovietica potrebbe mirare, a lunga scadenza, ad una forma di autarchia « internazionale » ed a questo proposito si parla di un Pano Molotof simile, in certi aspetti, al Piano Marshall dell'Occidente.

L'obiettivo autarchico — il cui raggiungimento è facilitato dal controllo centralizzato dell'economia, insieme al completo monopolio statale del commercio estero — acquista nell'U.R.S.S. un'importanza eccezionale dal fatto che questo paese si definisce uno stato socialista in un mondo capitalistico ed ostile. Per la Russia Sovietica, l'obiettivo autarchico è un obiettivo militare, più che economico.

I metodi russi di commercio internazionale non sono fissi, rigidamente immutabili, ma, conservato il principio del monopolio statale e la finalità autarchica, si piegano come la situazione consiglia. Prima della guerra, il commercio sovietico era multilaterale; oggi è bilaterale. Naturalmente il cambiamento si giustifica col fatto che allora, al contrario di oggi, viveva nel mondo intero il principio della libera convertibilità delle valute. Ma non è da escludere che nel caso dei piccoli paesi dell'Europa Orientale la preferenza accordata

agli accordi bilaterali nasconda il desiderio di stringere più fortemente la dipendenza economica politica di ognuno di essi verso la Russia.

Nel 1931 e nel 1933 l'U.R.S.S. presentò alla Commissione di inchiesta per l'Unione Europea e alla Conferenza Monetaria ed Economica un protocollo di non aggressione economica a favore della non discriminazione e della clausola della nazione più favorita. Nel 1946, invece, alla Conferenza di Parigi, i delegati sovietici si schierarono a favore della discriminazione (si stava discutendo il trattato di pace con i Paesi satelliti della Germania) e bollarono la clausola della nazione più favorita come strumento di asservimento dei piccoli paesi ai grandi Stati capitalistici.

L'accordo di mutuo aiuto, stipulato tra gli Stati Uniti e la Russia l'11-6-1942, faceva obbligo ai Paesi firmatari di agire concordemente, al termine della guerra, per promuovere la libera espansione dei traffici internazionali. Inutile dire che questa clausola dell'accordo è sempre stata lettera morta.

L'U.R.S.S. fu, nel 1946, un Paese membro del Comitato preparatorio dell'Organizzazione del Commercio Internazionale (I.T.O.), ma successivamente disertò le sedute perché — secondo dichiarazioni del loro economista sovietico Varga — «l'U.R.S.S. non è interessata ai problemi che ora vi si discutono; le questioni tariffarie non possono riguardare il monopolio sovietico del commercio con l'estero».

Se il volume del commercio con l'estero dell'U.R.S.S. fosse maggiore (in realtà è sempre stato scarso, talvolta inferiore a quello della Russia zarista) il paese potrebbe essere interessato agli accordi internazionali sulle materie prime. La carta dell'I.T.O. tocca direttamente l'U.R.S.S. là dove fissa alcune regole per la «commercializzazione» degli enti monopolistici statali con funzioni d'importazione e d'esportazione. Bisogna riconoscere però che la Russia ha frequentemente dato al funzionamento dei suoi enti di tale natura un carattere commerciale; senonché gli inestricabili legami tra politica ed economia affermati dal dogma marxista impediscono ogni sincera adesione dei sovietici ai programmi di rimozione del politico dal commerciale.

L'atteggiamento che la Russia assumerà nel prossimo futuro nei confronti del commercio internazionale è ignoto. Se il livello dei prezzi internazionali rimarrà alto, è probabile che essa continuerà nell'attuale politica di limitare le importazioni (salvo che di materie prime di importanza strategica e di prodotti tecnici di alta qualità) e di forzare le esportazioni (durante una parte del 1947 l'U.R.S.S. fu l'unico paese del mondo ad avere una bilancia attiva con gli Stati Uniti).

Non manca, fra gli stessi economisti russi, una corrente di opinione che, staccandosi dall'ortodossia abituale, vedrebbe volentieri un aumento del volume del commercio estero sovietico per sfruttare i vantaggi derivanti, ad esempio, dalla riesportazione di merci importate in conto lavorazione o altrimenti, dalla cessione di prodotti disponibili in eccesso, dai traffici con le nuove «democrazie popolari», ecc.

STATI UNITI

* Da dati recentemente pubblicati dal Ministero del Commercio degli Stati Uniti risulta che il totale delle esportazioni degli Stati Uniti nei paesi aderenti all'ERP è salito da 354.700.000 dollari in giugno a 363.200.000 dollari in luglio. Il valore medio mensile, che è stato di 302.200.000 dollari nel primo trimestre 1948, è sceso però a 283.800.000 dollari nel secondo trimestre.

L'aumento maggiore si è riscontrato nelle esportazioni in Gran Bretagna, salite da 40.300.000 (giugno) a 65.700.000 (luglio); Grecia (da 14.500.000 a 24.400.000); Islanda (da 700.000 a 1.200.000) e Norvegia (da 5.500.000 a 7.300.000).

Sono invece diminuite le esportazioni in: Francia (luglio, 37.500.000 dollari); Svezia (9.800.000); Danimarca (3.600.000); Olanda (20 milioni e 800.000); Belgio e Lussemburgo (19.200.000); Germania (80 milioni e 800.000); Austria (10.700.000); Svizzera (13.200.000); Portogallo (4.500.000); Italia (22.000.000); Trieste (700.000).

Anche il valore totale delle importazioni americane dai paesi dell'ERP è diminuito da 81.100.000 (giugno) a 72.200.000 (luglio), per quanto le seguenti nazioni abbiano potenziato le proprie esportazioni in America: Islanda (da 100 mila a 600.000 dollari); Norvegia (3.600.000); Germania (3.100.000); Austria (800.000); Svizzera (8.900.000); Portogallo (1.600.000).

Le esportazioni della Svezia (7.300.000 dollari), della Danimarca (300.000), della Gran Bretagna (24 milioni e 200.000), del Belgio e Lussemburgo (5.900.000), della Francia (6.200.000), dell'Italia (5.900.000) e della Grecia (500.000) sono invece inferiori a quelle del mese precedente.

Le esportazioni degli Stati Uniti in Turchia e Cina sono salite da 30.600.000 (giugno) a 38.600.000 dollari (luglio); contemporaneamente le importazioni da tali paesi sono scese da 13.800.000 (giugno) a 12.700.000 dollari (luglio).

* A partire dal primo dicembre prossimo gli acquisti di cereali negli Stati Uniti in base alle assegnazioni ECA potranno essere effettuati direttamente dai Governi interessati sul mercato americano, senza più ricorrere al tramite del Ministero del Commercio il quale provvede finora a tali forniture all'estero.

SUD AFRICA

«*Economics in South Africa*» è il titolo di una recente e interessante pubblicazione della Oxford University Press, dovuta alla penna di N. N. Franklyn, professore all'Università di Rhodes (Sud Africa).

Il libro fornisce un quadro della situazione economica sud-africana meno roseo forse di quanto molti si aspetterebbero.

L'Unione sud-africana — coi suoi 12 milioni di abitanti su un territorio assai vasto ma poco fertile, e con la sua piccola, inefficiente industria — dipende dall'oro delle sue miniere, col quale si paga la protezione garantita a molti settori manifatturieri, le importazioni loro necessarie e i sussidi agli agri-

coltori, erogati anche in tempi di «normalità».

Senonché quest'oro ha praticamente un solo compratore: l'America; e il prezzo che viene offerto d'oltre Atlantico non è più sufficiente a coprire i crescenti costi di produzione nelle miniere.

Di qui l'origine di molti mali. Ma non basta: a peggiorare la situazione, l'agricoltura (attività economica seconda per importanza dopo quella mineraria) è tuttora basata su sistemi di sfruttamento del suolo arretrati ed irrazionali, che ne compromettono seriamente la fertilità. Gli stessi sussidi governativi agli agricoltori risultano spesso controproducenti, perché finanziati caricando di balzelli i poveri consumatori.

Tanto l'agricoltura quanto l'industria sud-africana risentono inoltre l'influenza dell'esodo della campagna, continuo ed imponente, di lavoratori negri e bianchi. Questo esodo non può che considerarsi benefico per le regioni agricole sovrappopolate; ma per contro esso crea dei grattacapi nella città. Non che l'industria non abbia necessità di mano d'opera, ma il problema razziale interferisce con questo movimento di popolazione, cancellando quanto di benefico si potrebbe trarne. Infatti l'industria sud-africana abbisogna soprattutto di lavoratori semi-specializzati e specializzati. Gli specializzati sono pochi e così rimarranno per deficienza di scuole di istruzione tecnica. Molto più semplice sarebbe la formazione di operai semi-specializzati dalla massa di contadini che affluisce alle città. Ma qui si cozza contro l'ostilità egotistica di coloro che, già occupando posti richiedenti una certa specializzazione, temono la riduzione degli alti salari di cui godono, a causa dell'offerta di lavoro a buon mercato da parte di nuovi venuti e specialmente dei negri. (L'esito delle recenti elezioni politiche sud-africane ha dimostrato quanto forti siano tuttora le correnti razziste).

Il risultato — conclude il Franklyn — è che da una parte l'industria sud-africana non raggiunge quel corretto stato di divisione del lavoro fra specializzati, semi, e non specializzati che le permetterebbe di ridurre i costi; e dall'altra molta mano d'opera negra (e bianca) è costretta a restare disoccupata o a sottostare a condizioni salariali di povertà. (In media il reddito reale procapite è, oggi, come prima della guerra, di sole 40 sterline annue, in Sudafrica, rispetto alle 100 sterline della Gran Bretagna).

L'Unione è dunque presa in un circolo vizioso: gli ostacoli all'aumento dei ranghi dei semi-specializzati mantengono assai elevati i costi industriali; alti costi significano ristretto mercato di consumo; lo scarso smercio, a sua volta, impedisce l'elevamento dei salari ed una più vasta occupazione operaia.

L'autore propone di spezzare il circolo con una politica statale di piena occupazione, mediante la quale ad ogni aumento di occupazione nelle categorie semi-specializzate corrisponda un aumento di occupazione in quelle specializzate (supervisori, tecnici, ecc.). Contemporaneamente occorrerebbe favorire il ribasso dei prezzi, onde ampliare i mercati di consumo, sviluppare l'industria, migliorare, in definitiva, il reddito individuale medio.



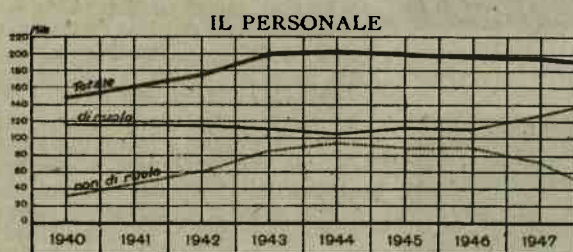
Una voce attiva nel bilancio della ricostruzione

LE FERROVIE DELLO STATO

Avviene ancor oggi, a chi viaggia sui treni della nostra rete, di sentire qualche voce levarsi a protestare: per un ritardo o per l'eccessivo affollamento o per la mancanza di carrozze od altro. Ma, di regola, questa voce viene subito controbattuta da dieci altre, che si levano in difesa delle ferrovie e dei ferrovieri ed allora, miste ai ricordi delle distruzioni, dei bombardamenti, dei ponti crollati, dei trasbordi, passano le parole: ricostruzione, lavoro, sacrificio, gente seria e simili. Ancora risuonano al nostro orecchio le parole laudative per l'Italia, che un francese — in una carrozza del diretto Parigi-Venezia — rivolgeva, non molto tempo fa, ad alcuni suoi connazionali, rivelatisi poi « italiani di Parigi in ferie », i quali avevano fatto osservazioni poco benevoli sul nostro servizio ferroviario. Il signore francese concludeva in tono di ammirazione che in Italia si ricostruisce e noi provammo, nel sentirlo parlare, un'intima soddisfazione, di cui ancor oggi siamo grati alle Ferrovie dello Stato.

Chi, in questi giorni, ha visitato la *Mostra Storica delle Ferrovie*, allestita nei sotterranei di Via Roma, ha avuto un'ora di intima gioia, in tante amarezze che ci circondano, ed ha sentito che, al di là della documentazione sulla evoluzione dei mezzi di comunicazione ferroviaria e dell'elencazione delle opere ricostruite e del lavoro compiuto, i ferrovieri italiani ci hanno dato una lezione di serietà e di concordia.

Il pubblico, che in certe ore ha addirittura affollato i locali della Mostra è stato naturalmente più attratto dalla signorile presentazione, dai richiami storici, dai modelli copiosamente esposti, molti dei quali hanno, in particolare, fatto battere il cuore dei piccoli, i quali sognano ora Babbo Na-



tale carico di locomotive lucenti, di auto ed elettrotreni in corsa su minuscoli binari.

E' tanto copioso e vario il materiale esposto, che un'ordinata rassegna ed illustrazione richiederebbe molto più spazio e maggior competenza di quella che noi non abbiamo e che la maggior parte del pubblico non ha. Ma non è l'illustrazione tecnica dei materiali e degli apparecchi che noi vogliamo fare; vogliamo invece mettere in evidenza un altro elemento, un elemento spirituale che è il motore primo di ogni realizzazione: la volontà costruttiva. E' questa che ha vinto sulla volontà distruttiva e sulla bestialità. E' l'uomo, elemento di qualità e non di massa, che, coll'intelligenza, col lavoro, colla tenacia, colle concordia, ha dato ai molti uomini di cattiva volontà una lezione che non può essere dimenticata.

« Dirigenti ed agenti tutti dell'Amministrazione non hanno atteso un solo minuto per intraprendere da soli la ricostruzione, senza l'ausilio cioè di altro personale e di altri mezzi. Nè va dimenticato che anche nei quadri dell'Azienda le vicende della guerra e gli avvenimenti di ordine politico susseguiti alla cessazione delle ostilità avevano originato una dispersione di uomini e di energie, prodotto un collasso pericoloso nei valori morali ed indebolito sensibilmente i vincoli organici.

« Ma i superstiti della tempesta che aveva travolto uomini e cose ed affievolito anche il naturale istinto verso la conservazione della vita, fidati nella loro capacità tecnico-professionale, seppero far leva sul sentimento di amor di Patria. Animati, come tuttora sono da uno spirito di sacrificio, che va al di là di ogni umano limite imposto dal dovere, essi seppero assumere, con pieno e cosciente senso di responsabilità, l'iniziativa della ricostruzione ».

Abbiamo tratte queste parole dell'ing. G. Di Raimondo, direttore generale delle FF. SS., da una monografia dal titolo « Le Ferrovie Italiane dello Stato rinascono » ed il diagramma della fig. 1 vi dirà l'entità di questo piccolo esercito di uomini di buona volontà.

E vediamo ora il lavoro compiuto. Esso è riassunto, nello specchietto, in poche voci di palese eloquenza.

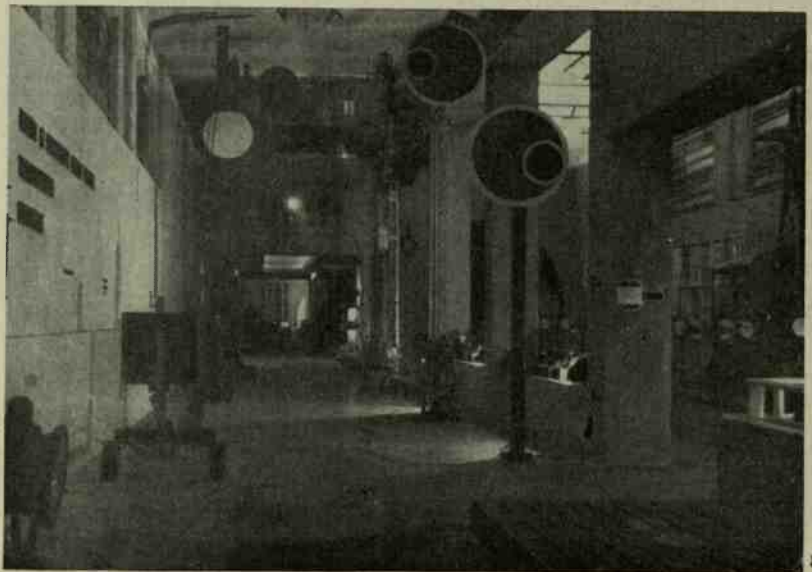
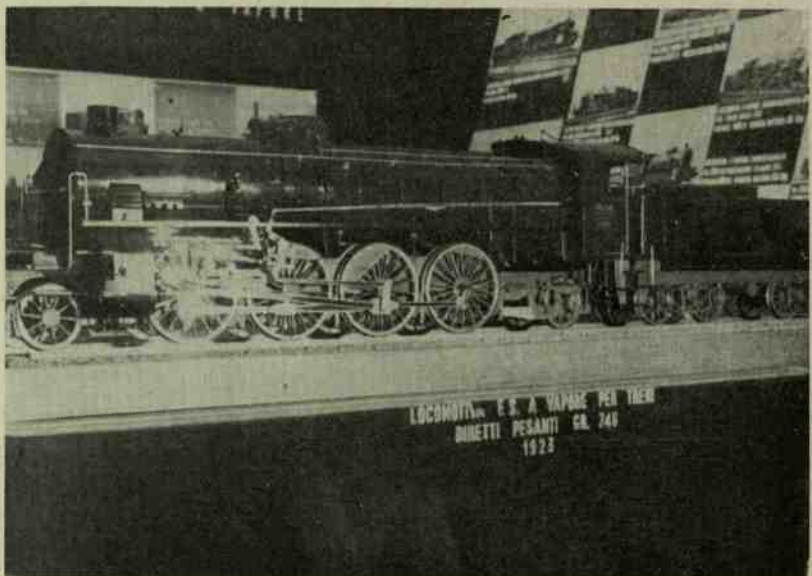
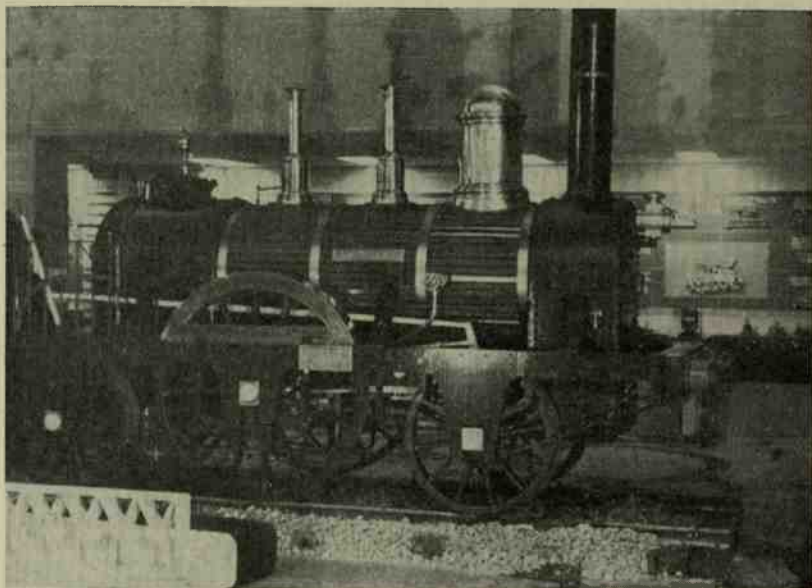
LA RICOSTRUZIONE IN CIFRE

IMPIANTI E MATERIALE	Unità Misura	Distrutti o danneggiati	%	Ricostruiti o ricuperati
Binari	km.	7.074	25	6.324
Ponti in ferro	km.	34 (1)	44	45 (1)
Ponti in muratura e cem. arm.	km.	68 (1)	52	45 (1)
Gallerie	km.	64 (1)	7	44 (1)
Fabbricati viaggiatori	mc.	2.340.355	40	1.389.633
Alloggi per Ferrovieri	vani	77.248	47	68.580
Magazzini merci	n.	896	45	612
Dep. locomotive e off. mater. mob. mq.		758.020	67	583.922
Acquedotti	km.	268	15	200
Linee telegrafiche aeree	km.	10.123	49	9.600
Circuiti telegrafici aerei	km.	32.179	52	24.280
Circuiti telefonici aerei	km.	35.660	52	26.800
Linee alta tensione per terre	km.	4.429	49	3.855
Linee di contatto	km.	15.800	90	14.090
Impianti illuminazione	c. l. (2)	52.530	59	120.900
Locomotive a vapore	n.	2.280	56	1.310
Locomotive elettriche	n.	1.019	67	750
Automotrici	n.	770	86	215
Elettrotreni ed elettromotrici	n.	204	82	129
Carrozze, bagagliai e postali	n.	9.900	80	4.330
Carri	n.	90.000	60	50.345

Note: (1) Cifre arrotondate in meno. — (2) c. l. = centri luminosi.

Questa mole imponente di lavoro, che continua ininterrottamente tuttora, ha richiesto, a tutto il 31 dicembre del 1947, un impegno di spesa di oltre 187 miliardi di lire.

E' un'opera colossale, compiuta praticamente in meno di tre anni, mentre le normali preoccupazioni di esercizio, di manutenzione, di studi e pro-



getti impegnano personale e tecnici in un lavoro che è di per sé grandissimo.

La parte della Mostra dedicata alle distruzioni causate dalla guerra ed alla ricostruzione non può necessariamente mettere in evidenza il complesso delle opere distrutte e ricostruite con la chiarezza e l'eloquenza che hanno le cifre. All'opera ricostruttrice danno maggior risalto le pellicole che vengono quotidianamente proiettate e che già con i loro titoli: Rotaie spezzate - La rete magica - Il ponte - Ricostruzione materiale rotabile - Elettificazione, richiamano l'attenzione sulle grandi linee del lavoro compiuto e da compiere. Le proiezioni, frammentate a sentiti spunti umani, illustrano alcune fasi tra le più spettacolari della grande opera di ricostruzione delle grandi maglie della nostra rete ferroviaria. I ponti di Ostiglia, di Pontelagoscuro, il viadotto di Recco e cento altri, fracassati dalle bombe e dalle mine, risorgono, forti e arditi a ricongiungere le opposte sponde dei nostri fiumi, a riallacciare paesi e valli, a ridare ordine e sicurezza ai treni che ritornano a correre veloci sulle rotaie spezzate dalla brutalità del bombardiere e del carro erpice e rinsaldate dalla volontà e dal lavoro italiani.

Nella visita alla Mostra, il padiglione ottocentesco vi accoglie signorilmente e, con i suoi richiami storici, vi riporta cent'anni indietro alle prime lotte tra strada ferrata e strada ordinaria; un pannello mostra una diligenza, trainata da quattro cavalli, che si batte vittoriosamente con la vaporiera. Ma la battaglia è agli inizi, e, a grandi tappe, si svolge la rivoluzione dei trasporti.

1839 - Inaugurazione della linea Napoli-Portici: il treno inaugurale ricostruito fa da sfondo ad un elettrotreno Breda, che può viaggiare alla velocità di 200 Km. orari, ed « il bello e orribile mostro » — la « Vesuvio » — che tanti affanni e paure arrecò ai nostri nonni, ci fa oggi sorridere coi suoi pomposi ottomani ed il suo lungo cammino lucente.

1846 - Il ponte sulla Laguna veneta congiunge a Mestre la città di S. Marco; sogni e colombe sostano un attimo nel cielo azzurro.

1854 - E' aperta la Torino-Genova; velocità pazzesca: quasi 40 Km. all'ora!

1871 - Galleria del Cenis: la perforatrice dell'ing. Sommeiller allevia le fatiche dei minatori e rende più spedito il lavoro.

Un'interessante serie di modelli illustra l'evoluzione delle locomotive e dei veicoli, registra la nascita e lo sviluppo dei nuovi mezzi elettrici, in lotta essi stessi col vapore sul campo della velocità e della potenza. Tecnici e non tecnici si fermano, osservano, ammirano e toccano i congegni. Ma è « Proibito toccare » e la voce del sorvegliante si leva di tanto in tanto ammonitrice, ma non rude. La tentazione è davvero grande perché si possa facilmente vincere ed il sorvegliante, che è « ferroviere », capisce e, dentro sé, forse gioisce per questa infrazione, che è segno di ammirazione per le sue macchine ed i suoi congegni.

1. Locomotiva della Napoli-Portici
motiva gr. 670 * 3. La potente
locomotore gr. E 428 a c. e. * 5. In
derni * 6. Modello di moderna sta



Conclusioni sul XXXI Salone dell'Automobile

Il XXXI Salone internazionale dell'Automobile si è concluso, come era previsto, dopo 11 giorni di intensa vita.

Agli effetti del successo, ci limitiamo a riportare alcuni dati statistici: hanno visitato complessivamente il Salone, in 11 giorni, 425.000 persone.

È interessante notare che mentre a Torino, nella sola giornata di domenica 26 settembre sono entrate al Palazzo delle Esposizioni 73.905 persone, a Milano nel 1937 si sono contati in 15 giorni 68.536 visitatori.

Dal punto di vista degli affari, nonostante la situazione generale non troppo brillante, si è svolta una sostenuta attività commerciale e gli espositori sono stati quindi nella grande maggioranza soddisfatti.

Torino ha dunque sfatato ancora una volta, e magnificamente, la ingiusta fama di città inerte. Anche se non posta sulle linee di grande traffico, essa è stata per 10 giorni il punto di richiamo per una grande folla di pubblico, convenuto da ogni parte d'Italia. Anche se non prettamente commerciale, un gran numero di affari è stato concluso al suo Salone, dato che il pubblico e la clientela, nazionale ed estera, interessata alle automobili, si sono dati convegno per tutta la durata della manifestazione al Palazzo delle Esposizioni.

Il Salone del 1948 è stato inoltre una dimostrazione veramente interessante del progresso fatto in questi anni nel formarsi della coscienza automobilistica in Italia.

Del Salone non si è soltanto parlato in Piemonte, in Lombardia o nelle regioni in genere aventi una più intensa circolazione automobilistica, ma tutta l'Italia ha veramente sentito l'avvenimento, come avviene del resto negli altri Paesi più progrediti.

Anche dall'estero sono affluiti moltissimi visitatori, i quali non hanno taciuto la loro incondizionata ammirazione per la meraviglia architettonica del Palazzo e per la bellezza dei prodotti esposti.

La stampa nazionale, col suo appoggio, ha contribuito indubbiamente alla brillante riuscita del Salone e le documentazioni che ci pervengono circa i commenti della stampa estera sono quanto mai lusinghieri.

Nel 1949 il Salone non si svolgerà per la seguente ragione: tutti i Saloni internazionali sono regolamentati dal Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles, dal quale è stato possibile per l'Italia ottenere eccezionalmente per il 1948 la data di settembre, con l'impegno però da parte nostra di ritornare col prossimo anno alla primavera. Poiché aprile o maggio sarebbero troppo vicini alla manifestazione di settembre, è stato deliberato di rinviare il Salone alla primavera del 1950.

Il Salone ha costituito una vera e propria manifestazione di forza dell'industria automobilistica italiana ed ha indicato al nostro Governo che questa industria, nonostante le infinite difficoltà che ha dovuto e deve superare, intende vivere e prosperare nell'interesse stesso della comunità.

Come Presidente del Comitato Organizzatore, non posso che rivolgere un grazie sentito agli Amministratori del Palazzo di Torino Esposizioni, che, superando ogni difficoltà, hanno saputo dotare Torino di questa mirabile costruzione, mettendo l'industria automobilistica nelle condizioni migliori per poter esporre in una eccezionale cornice i suoi prodotti.

Dr RODOLFO BISCARETTI
Presidente del Comitato organizzatore

L'inaugurazione del Palazzo delle Esposizioni col XXXI Salone internazionale dell'Automobile

Il 15 settembre, alla presenza del Presidente della Repubblica, è stato inaugurato il Palazzo delle Esposizioni al Valentino. Nell'imponente edificio era stato allestito, a cura dell'A.N.F.I.A.A. e con la collaborazione della Società per azioni «Torino Esposizioni», il XXXI Salone internazionale dell'Automobile.

Le Autorità e le rappresentanze.

Rendevano gli onori di casa la rappresentanza di «Torino Esposizioni» composta dal Presidente Ingegnere Dr Daniele A. Derossi, dai Vicepresidenti Ingegnere Conte Lora Totino e Rag. Soffietti, dai membri del Comitato direttivo e dai Consiglieri d'amministrazione tutti, fra i quali il Sen. Guglielmone, il Conte Marone, il Prof. Valletta, l'Ing. Bonadè Bottino, l'Ingegnere Bertolone, il Cav. Emanuel, il Barone Mazzonis, l'On. Negarville, il Gr. Uff. Ratti; e la rappresentanza dell'A.N.F.I.A.A. formata dal suo Presidente Dr Conte Rodolfo Biscaretti di Ruffia e dai membri del Consiglio dell'Associazione, fra questi il Presidente della Fiat Prof. Valletta, l'Ing. Gallo dell'Alfa Romeo, il Comm. Bianchi della «Bianchi». Sono presenti il Segretario generale di «Torino Esposizioni» Avv. Poletti e il Segretario dell'A.N.F.I.A.A. Dr Belli, Direttori del Salone, il Dr Pestelli capo dei Servizi Stampa e Propaganda di T. E., il Dr. Giovannetti capo dell'Ufficio Stampa dell'A.N.F.I.A.A., il Sig. Do della Commissione esecutiva, il Sig. Bosio, Segretario della Commissione stessa, i commissari del Salone Conte La Manna, Dr Suglia, Gandolfi, Dr. Mariani, Ricatto.

Erano ad attendere il Presidente Einaudi sotto il grande portico S. Em. il Cardinale Arcivescovo Fossati il Prefetto Carcaterra, il Sindaco di Torino Dr Coggiola, il Questore Dr Brunetti, autorità civili e militari, personalità dell'industria, del commercio, delle arti di Torino.

Erano al seguito del Presidente della Repubblica il Senatore Braschi rappresentante del Senato, l'Onorevole Chiostergi in rappresentanza della Camera dei Deputati, S. E. il Ministro Corbellini, l'On. Meda Sottosegretario alla Difesa, S. E. il Ten. Gen. Giovanni Marazzani, Capo della Casa militare del Presidente, l'Avvocato Carboni Capo della Segreteria del Presidente, l'Eccellenza Peretti-Griva, Primo Presidente della Corte d'Appello, il Capo del Cerimoniale della Presidenza della Repubblica avvocato Conte Piccolomini, S. E. il Generale Emanuele Berardo di Pralormo, il Gen. dei Carabinieri Italo Nuzzolo, il Generale Rossi in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore, il Senatore Umberto Terracini, Presidente del Comitato Nazionale per le Celebrazioni del Centenario, il Senatore Roveda, il Dr Ing. Gambolò Presidente della Deputazione provinciale, l'Ing. Chiodi Presidente del Touring Club Italiano, il Marchese Trevisani, in rappresentanza della Presidenza generale dell'A.C.I., l'Ing. Vallecchi Direttore generale dell'Ispettorato della Motorizzazione civile, Mr. Haven Console degli U.S.A., M. Giovoni Console di Francia, M. Pirola, Console di Argentina, il Comm. Minola Presidente della Camera di Commercio, il Col. Dal Negro Comandante della Guardia di Finanza, il Marchese Brivio Presidente della C.S.A.I., l'Ing. Canestrini Segretario generale dell'A.C.I., il Presidente dell'Automobile Club di Milano Luigi Bertett. Notata la veneranda figura del Ten. Gen. Pugnani, Primo comandante e fondatore della motorizzazione militare.

Subito si fanno incontro al Capo dello Stato, cui rende gli onori militari una Compagnia del 7° Reggimento Art., le rappresentanze di «Torino Esposizioni», dell'A.N.F.I.A.A. e il Comitato Organizzatore del XXXI Salone Internazionale dell'Automobile. Presta servizio la Banda dei Carabinieri.

Numeroso ed elegante lo stuolo delle signore. Tutta l'industria e tutto il commercio automobilistico d'Italia sono convenuti insieme a numerosi tecnici stranieri e ad altri rappresentanti della stampa automobilistica mondiale.

L'inaugurazione.

Il Presidente, al passaggio del quale la folla fa ala applaudendo con fervore, si ferma dinanzi al nastro che chiude simbolicamente il Palazzo. Ha la parola

il Presidente di «Torino Esposizioni» Ing. Daniele A. Derossi, che dice:

«Signor Presidente,

«Il Palazzo delle Esposizioni, che s'inaugura alla Vostra presenza propiziatrice, non è soltanto una splendida testimonianza della vitale tenace volontà costruttiva dei produttori torinesi, pur senza il favore delle circostanze, ma bensì una manifestazione altamente simbolica della potenza, cui può giungere il sodalizio spirituale della collettività quando si tratti, come in questo caso, di servire una causa che, sovrastando interessi particolari, opera per il bene di tutti.

«Questo Palazzo del Lavoro è, prima che il prodotto monumentale della feconda collaborazione d'imprenditori, di tecnici — dei quali Vi prego di consentirmi di nominare il progettista Ing. Roberto Biscaretti di Ruffia, l'autore della progettazione delle strutture portanti Ing. Pier Luigi Nervi e il Direttore generale dei Lavori Ing. Vittorio Bonadè-Bottino — d'una feconda collaborazione, dicevo, d'imprenditori, di tecnici e d'operai sotto l'egida della Città di Torino, che la Società ringrazia nella persona del suo Sindaco qui presente, è il prodigioso risultato d'una professione di fede: fede comune nella volontà creatrice, nella capacità di lavoro della gente subalpina, nel risorgimento dell'economia del Piemonte e d'Italia.

«Il Palazzo delle Esposizioni, che oggi si apre con la ripresa del Salone dell'Automobile, mercede l'opera dell'A.N.F.I.A.A., nella Città dell'automobile, auspicata e realizzata da una falange di produttori illuminati — e fra i molti consentitemi di ricordare Giovanni Agnelli — dev'essere e sarà, oltre che un sontuoso edificio, nel quale troveranno sede degna quanto possibile le rassegne della produzione italiana ed estera, il centro energetico della vita industriale subalpina, operante per promuovere e potenziare tutte le iniziative intese all'incremento delle attività produttive e alla diffusione del benessere collettivo.

«Vi prego, Signor Presidente, di permettermi di offrirVi, insieme con l'espressione dei sensi della profonda gratitudine sociale per l'onore che Vi siete compiaciuto di concederci, la promessa che la nostra opera sarà condotta oltre il termine presso il quale oggi brevemente sostiamo, fino all'ultimo segno».

Dopo queste parole la Signora Derossi scioglie il nastro. S. Em. il Cardinale Fossati impartisce la benedizione al Palazzo delle Esposizioni.

Quindi il corteo presidenziale avanza verso il secondo nastro, quello del XXXI Salone internazionale dell'Automobile. Qui il Presidente dell'A.N.F.I.A.A. e del Salone, Dr Rodolfo Biscaretti prende la parola per salutare e ringraziare gli intervenuti.

Egli dice:

«Permetta, Signor Presidente, che a nome del Comitato Organizzatore del XXXI Salone internazionale dell'Automobile io Le porga i più devoti ringraziamenti per l'onore fattoci acconsentendo a inaugurare la nostra manifestazione.

«La serie delle esposizioni automobilistiche italiane, interrotta dieci anni or sono, riprende oggi a Torino, sotto i migliori auspici, la sua brillante tradizione.

«Anche in questo campo l'Italia torna ad occupare il posto che le compete nel mondo, affiancandosi ai grandi Saloni dei più importanti Paesi europei.

«L'esposizione che si apre oggi, con 278 espositori, 5 Nazioni partecipanti e oltre 12.000 metri quadrati di spazio occupato, è la più importante rassegna del ramo che mai sia stata tenuta nel nostro Paese.

«Il XXXI Salone intende celebrare e riaffermare solennemente la ferma volontà di ripresa e di lavoro di tutta l'industria automobilistica italiana dopo le gravi distruzioni della guerra.

«Noi formuliamo l'augurio che questo Salone della rinascita sia il primo di una lunga serie e ci permettiamo esprimere il voto che ogni anno il Presidente della Repubblica Italiana voglia onorare con la sua presenza la cerimonia inaugurale».

La Signora Carcaterra assistita dalla Contessa Alix Biscaretti di Ruffia scioglie il nastro che chiude il Salone dell'Automobile.

Le parole del Sindaco di Torino.

Segue il Sindaco di Torino Dr Domenico Coggiola che pronuncia le seguenti parole:

« Signor Presidente,

« nel porgere a Lei il ringraziamento di Torino per la Sua presenza alle cerimonie odierne, riconoscimento che Torino e il suo popolo meritano, esprimo anzitutto la letizia di noi tutti di avere fra di noi un figlio del forte Piemonte e rappresentando io in questa circostanza, immeritato onore per me, la Città che lo ebbe per dieci lustri maestro esemplare e invidiato, mi rivolgo a Lei, lavoratore preclaro del pensiero e assertore dei valori spirituali, a nome di una popolazione che, dal lavoro diuturno, assiduo e dalle iniziative che lo esaltano, ha tratto i segni e gli emblemi della sua nobiltà.

« Questo solenne edificio è dovuto ad una felice iniziativa di un gruppo di tenaci ed operosi industriali in collaborazione con il Comune durante il Sindacato dell'On. Negarville e rappresenta in sintesi da una parte il nucleo duraturo di quelle manifestazioni centenarie alle quali Torino ha commesso il suo vero prestigio di città industriale, intesa ad un avvenire che propone nell'intraprendenza, nell'attività, nella capacità del suo popolo e dall'altra parte indica a tutti quali risultati si possano raggiungere quando si desidera per la rinascita dell'Italia il riconosciuto necessario concorso di tutte le forze. Possa questo esempio giovare ed essere di auspicio anche in altri campi!

« Questa ammirata realizzazione dell'architettura moderna raccoglie i più elaborati prodotti, i congegni più perfezionati della tecnica meccanica nazionale e straniera e Torino, città della tecnica, modesta, talvolta troppo, nelle forme puramente esteriori, ma raccolta nella consapevolezza del proprio dinamismo, dice oggi le parole e le formule del progresso e determina il posto che le compete nel progresso della Patria.

« Vedremo fra breve i prodotti delle nostre fabbriche, ieri fumose e pulsanti di opere, oggi un po' dormienti per avversità di eventi e di uomini, di queste fabbriche che non hanno sofferto la furia dell'invasione per virtù dei propri operai (ricordiamo con gratitudine gli scioperi del marzo 1943) e che debbono essere messe in grado di assicurare una vita dignitosa e tranquilla a tutti coloro i quali altro non chiedono che lavoro.

« E in questa rassegna del lavoro mi pare appropriato rammentare quanto Lei proclamò nel suo messaggio augurale, quando ebbe dall'ordinamento democratico la prima magistratura dello Stato.

« Nessuno dimentichi quanto Lei disse: « Conservare della struttura sociale presente ciò e soltanto ciò che è garanzia della libertà della persona umana contro l'onnipotenza dello Stato e la prepotenza privata ».

« Nessuno dimentichi, singolo o uomo di governo, quanto Ella affermò a più chiara e non equivocabile interpretazione: « Garantire a tutti, qualunque siano i casi fortuiti della nascita, la maggiore eguaglianza possibile nei punti di partenza ».

« Ebbene, Signor Presidente, è nello spirito e nella sostanza di queste sue parole, che L'ha accolta ed applaudita questa mattina Torino, medaglia d'oro della resistenza, e se qualche voce lungo il percorso Ella ha udito « Vogliamo del lavoro, ci si dia del lavoro », non pensi essere quelle voci sediziose. Era la voce stessa e lo spirito della costituzione della nostra Repubblica. E la voce di Torino lavoratrice, dove si stanno affinando quelle forme di perfezionamento della vita democratica che sono la premessa di un felice avvenire di solidarietà umana e di civile elevazione ».

Il discorso del Ministro Corbellini.

Infine il Ministro dei Trasporti Sen. Prof. Guido Corbellini, a conclusione della cerimonia di inaugurazione ufficiale, così si esprime:

« Signor Presidente,

« le profonde ferite inferte dalla guerra all'economia di tutto il mondo gradualmente si vanno risanando.

« Oggi celebriamo un'altra affermazione che onora i tecnici dei trasporti su gomma e vuole mostrare in modo degno e signorile quali sono i progressi raggiunti in questo importante campo delle attività connesse con lo sviluppo, industriale ed economico di tutti i paesi civili.

« Qui a Torino, dove l'automobilismo italiano ebbe la sua culla, centro di elevata cultura tecnica, di attività industriale e di appassionati sportivi, si riapre luminosamente dopo il silenzio di un decennio questo XXXI Salone internazionale dell'Automobile.

« Tutto il lavoro continuo e tenace, e spesso sconosciuto, di studio e sperimentazione si palesa nuovamente allo sguardo del conoscitore appassionato che gusta con spirito critico le piccole e le grandi innovazioni; ed esse si fondono armoniosamente insieme e si presentano in sintesi con aristocratica completezza alla ammirazione del pubblico che apprezza il bello e sente il fascino delle cose nuove, frutto d'ingegno, di studio, di arte, di passione.

« E quasi ritroviamo nella macchina da noi ideata, frutto di una maturata conoscenza e di un continuo raffinamento dello spirito, come una parte dell'anima nostra, che in essa abbiamo trasfuso e ne sentiamo il fascino e la bellezza che spesso assume la forma di una vera creazione originale.

« La scienza, la tecnica e l'arte si fondono così nella opera compiuta e formano un tutto che si afferma e si diffonde nel mondo.

« La storia del progresso della nostra tecnica costruttiva è ancora recente. Ma una rapida corsa al Museo dell'Automobile, che si riapre anch'esso oggi, ci mostra quanto cammino abbiamo percorso dai primi veicoli automotori a vapore di cento anni or sono.

« E allora non possiamo dimenticare la parte che l'Italia ha avuto in questo progresso. Primo fra tutti il tentativo del 1895, quando, qui a Torino, nella sua piccola officina, Michele Lanza, tentava le nuove vie dell'automobilismo italiano; e subito dopo la coraggiosa iniziativa industriale creata nel 1899 con spirito lungimirante in corso Dante per opera di Roberto Biscaretti e Giovanni Agnelli.

« Tutta una serie di tecnici valorosi e di originali progettisti si snoda da quei giorni e si afferma anche oltre confine. Dal Cavalli al Faccioli, al Marchesi, al Fornaca, al Cappa, al Chiesa, allo Zerbi; e di appassionati e ardimentosi automobilisti, da Vincenzo Lancia a Scipione Borghese, a Felice Nazzaro, ad Ascari a Campari e gli altri numerosi che nei primi cinque lustri di questo secolo diedero rinomanza internazionale alla tecnica italiana specializzata.

« Riportandoci a queste ormai lontane affermazioni possiamo guardare serenamente il nostro cammino avvenire. Ma lo sviluppo dei trasporti su strada, che tutti auspichiamo rapido e promettente, non può venire realizzato se non attuando una oculata politica dei trasporti terrestri in genere, in modo che ogni tipo di essi abbia la sua naturale zona di azione.

« La strada e la rotaia devono avere ognuna la propria possibilità economica di sviluppo. Nel nostro Paese, ricco di bellezze naturali, ma ancora assai povero di strade, lo sviluppo dell'Automobilismo non potrà mai ottenersi se non creando per esso le condizioni essenziali per la sua vita.

« Politica dunque delle strade, politica del Turismo, politica della costruzione di vetture adatte alla particolare economia del nostro Paese, politica della costruzione di autocorriere razionali economiche e confortevoli, necessarie per svolgere ed intensificare i traffici là dove la ferrovia non è arrivata né dovrà arrivare in avvenire; politica dello sviluppo dei servizi viaggiatori nazionali ed internazionali su lunghi percorsi che siano facilitati semplificando le procedure dei transiti doganali.

« A tutto questo deve aggiungersi anche un deciso impulso alle attività connesse con i servizi da porta a porta con i quali l'automezzo diviene il più prezioso collaboratore della ferrovia verso cui convoglia innumeri e continui rivoli al traffico; e la estensione dell'uso delle casse mobili, già così diffuso ed apprezzato all'estero.

« E ciò soprattutto per lo sviluppo razionale di quel particolare trasporto di merci ricche su percorsi internazionali che dovranno costituire un deciso passo avanti nei servizi speciali di autotrasporti.

« Tutto questo programma di coordinazione e di sviluppo tecnico e commerciale dei trasporti su gomma dovrà trovare in ogni settore i mezzi più idonei per essere sviluppato. E da queste mostre annuali dove tutto il mondo presenta le proprie innovazioni, non soltanto i costruttori, ma soprattutto gli esercenti di trasporti troveranno ampia materia di osservazione, di confronti, di studio e larghe possibilità di scelta di mezzi tecnici più idonei e commercialmente più convenienti.

« Signor Presidente,

« il ricordo anche fugace delle affermazioni passate è di auspicio per i progressi avvenire. Con questa certezza, permetta che le chiedo il consenso di dichiarare a nome del Governo aperto il XXXI Salone Internazionale dell'Automobile ».

La visita del Presidente al Salone.

Tutti i discorsi sono coronati da seroscienti prolungati applausi. Comincia quindi la visita all'imponente esposizione di automobili e di accessori. Il Presidente Einaudi passa lentamente attraverso i mirabili *stands* soffermandosi presso ciascuno e intrattenendosi con i singoli espositori. Oltre il primo salone, nel quale erano allineati numerosi autotransporti da gran turismo, il Presidente fa il suo ingresso nell'immenso salone centrale: è un magnifico colpo d'occhio: centinaia di automobili, parecchi autotransporti, motori perfetti, splendide carrozzerie dai vaghi colori, quanto di meglio ha prodotto negli ultimi tempi l'industria automobilistica nazionale e straniera è disposto con suprema eleganza in uno smisurato ambiente inondato di luce. Il Presidente Einaudi è rimasto un momento fermo ad osservare lo spettacolo davvero stupendo; la costruzione nuova e ardita dell'edificio sorto per volontà della gente torinese, col concorso di tecnici e maestranze specializzate, in tempo di primato; la messe cospicua dei prodotti automobilistici — in gran parte dovuti alla genialità costruttrice dei lavoratori — accanto alle belle macchine straniere.

Per tutti gli espositori il Presidente Einaudi ha qualche parola di lode di incoraggiamento; rivolge domande e si interessa minutamente anche agli *stands* dove sono sistemati gli accessori. Dopo avere lungamente girato per il Grande Salone, ed essersi particolarmente soffermato alla esposizione della Fiat, che occupa interamente la grande rotonda terminale dell'edificio — e qui è stato ricevuto dal Prof. Vittorio Valletta, dall'Ing. Bono, Direttore generale della Fiat, dal Gr. Uff. Gajal, Condirettore generale, dall'Ing. Gabrielli, dal Cav. Fiorelli, dall'Ing. Minola, dal Rag. Dantini e da altri dirigenti — il Presidente è sceso nel salone sottostante dove sono esposti gli autoveicoli industriali e la Mostra retrospettiva dell'automobile ordinata dal Conte Carlo Biscaretti di Ruffia. È risalito poi alle gallerie laterali, dove ha sostato interessandosi alle mostre degli accessori.

Egli ha lasciato il Palazzo delle Esposizioni poco prima delle 19, salutato da ovazioni popolari.

Rientrato a Roma, il Presidente della Repubblica si è compiaciuto inviare all'Ing. Daniele A. Derossi il seguente telegramma:

« Ho ancora dinanzi agli occhi in tutta la sua imponenza la mole del nuovo edificio della « Torino Esposizioni », superbo prodotto di una felice collaborazione fra il genio creativo della tecnica e il generoso slancio delle forze del lavoro. Mentre la grandiosa realizzazione conforta la mia certezza nella volontà e capacità di ripresa del Paese, mi è grato esprimere a Lei, ai valorosi progettisti, alle provette maestranze e a quanti si sono prodigati nell'opera, il mio vivo plauso ed il mio più cordiale saluto. - Luigi Einaudi ».

S. Em. il Cardinale Maurilio Fossati, Arcivescovo di Torino, così s'è degnato di manifestare il suo alto compiacimento:

« Le ripeto tutta la mia cordiale ammirazione per la arduamente e geniale realizzazione, che fa onore a chi l'ha voluta, a chi l'ha progettata, a quelli che l'hanno costruita e rimane vanto della nostra Torino. Non faccio che esprimere i sentimenti comuni a quanti hanno potuto ammirare l'opera compiuta ».

Contrattazioni, successo di pubblico.

Fin dalla serata inaugurale l'afflusso del pubblico al Salone dell'Automobile è stato superiore a ogni aspettativa, con un crescendo continuo nei giorni seguenti.

Passando al lato pratico della manifestazione, sono da segnalare le numerose contrattazioni svoltesi durante il Salone, sì che molte industrie nostre hanno potuto concretare un piano di attività che comporta mesi di lavoro assicurato.

L'afflusso dei visitatori, notevole fin dall'inizio, è andato aumentando fino a raggiungere la cifra *record* di 74 mila in una sola giornata. Complessivamente si calcola a oltre 425 mila le persone che hanno visto il Salone dell'Automobile negli 11 giorni di apertura: tutti i primati precedenti degli altri Saloni sono stati largamente superati. Non solo è da considerare il numero ma anche la qualità dei visitatori: una larga percentuale è quella degli stranieri che si sono interessati alla manifestazione organizzata a Torino; molti gli industriali, i commercianti, i produttori di articoli connessi all'automobilismo. E soprattutto molti lavoratori — giunti

in comitive da ogni parte d'Italia anche con treni speciali e autotransporti appositamente predisposti — che hanno voluto vedere esposto il prodotto delle loro fatiche e della loro genialità e volontà di lavoro.

Numerose sono state le personalità, che hanno visitato il Salone.

Consensi, visite di personalità.

S. E. il Ministro Vanoni; S. E. il Ministro Corbellini — che dopo la visita inaugurale ha voluto ritornare per esaminare più dettagliatamente i prodotti tecnici esposti — S. E. il Sottosegretario Brusasca, S. E. il Sottosegretario Mattarella, S. E. il Ministro Ivan Matteo Lombardo, in occasione della sua visita al palazzo di « Torino Esposizioni » e al Salone dell'Automobile, ha avuto uno scambio di impressioni con il Presidente della Società Ing. Daniele A. Derossi, del quale riportiamo il testo alla pagina seguente.

Telegrammi di augurio e congratulazione sono pervenuti dai Ministri Pella, Merzagora, Tupini; dai principali esponenti dell'automobilismo nazionale e internazionale.

Frequenti le visite dei giornalisti, prima fra tutte quella ufficiale avvenuta il 16 settembre. Erano rappresentati, oltre a tutti i giornali cittadini, le principali agenzie straniere, i maggiori quotidiani nazionali ed esteri. Numerosa la delegazione di giornalisti svizzeri guidata dal Ministro d'Italia a Berna S. E. Reale e della stampa estera.

Altre visite notevoli sono state quelle di una delegazione di carrozzieri inglesi accompagnata dal gruppo costruttori italiani di carrozzerie dell'A.N.F.I.A.A., una delegazione di carrozzieri francesi; una delegazione di carrozzieri svizzeri guidata dal proprio Presidente, insieme a un rappresentante dell'industria della carrozzeria belga; una delegazione rappresentante l'industria cecoslovacca dell'automobile. Uno di questi ha dichiarato che al prossimo Salone italiano parteciperà anche il Belgio con alcune importanti novità.

Lord Sempill, alta personalità dell'industria automobilistica inglese, ha espresso la sua viva ammirazione sia per la produzione esposta che per il grande edificio realizzato da « Torino Esposizioni ».

Mr. Ricciardi, capo della delegazione Alta Italia per l'ECA accompagnato dal vice presidente della Camera di commercio americana per l'Italia, è da nominare fra le personalità eminenti che hanno visitato il Salone.

Il Dr Costa, presidente della Confederazione generale dell'industria italiana, ha presieduto i lavori della Giunta confederale riunitasi a Torino in occasione del Salone. Egli ha poi visitato il palazzo di « Torino Esposizioni » compiacendosi vivamente per la realizzazione compiuta.

Congressi e convegni.

Il Salone internazionale dell'Automobile ha fatto convergere su Torino l'attenzione nazionale e internazionale; ma l'avvenimento ha dato anche vita a molti congressi nazionali della massima importanza richiamando a Torino un numero sempre crescente di personalità e di industriali. Ne citiamo alcuni:

il 16 settembre: riunione del Consiglio direttivo del Gruppo costruttori di rimorchi dell'A.N.F.I.A.A., nella quale si sono discussi importanti questioni interessanti la categoria.

— 17 settembre: riunione del *Bureau de la Union Européenne de la Carrosserie*.

— 20 settembre: III Congresso dei Concessionari della Produzione automobilistica: 500 delegati convenuti da tutta Italia, che hanno visitato, oltre al Salone, le industrie automobilistiche torinesi.

— 22 settembre: riunione della Commissione permanente per l'Automobilismo, organo consultivo in seno al Ministero dei trasporti per le questioni attinenti alla motorizzazione.

— 23 settembre: Il Congresso tecnico internazionale dell'Automobile inaugurato dal Sottosegretario Mattarella in rappresentanza del Ministro Corbellini.

A chiusura della grande realizzazione che costituisce vanto dell'attività e della volontà di Torino e dei suoi maggiori esponenti dell'industria e del commercio, le sirene di tutte le macchine esposte al Salone hanno insieme suonato la sera di domenica 26 settembre alle ore 23,30.

Dichiarazioni del Ministro dell'Industria e del Commercio

Ing. Derossi: — Vuole dirvi, Onorevole, le impressioni riportate in questa sua visita al Palazzo di «Torino Esposizioni» e al Salone dell'Automobile che vi è ospitato?

On. I. M. Lombardo: — È stata troppo rapida la visita, pur troppo, per poter esprimere delle impressioni ragionate. Quello che mi ha veramente colpito è il senso monumentale del Palazzo; senso monumentale che dà veramente la sensazione dello sforzo che ha potuto e voluto fare Torino, la città che è stata sempre all'avanguardia della produzione automobilistica, Torino che è veramente la capitale del regno dei costruttori di automobili.

Se si potesse visitare ad uno ad uno gli *stands* di questo Salone dell'Automobile ci si renderebbe conto degli enormi progressi che sono stati compiuti; ci si renderebbe conto di quella che è la volontà di vivere del popolo italiano. Possono talvolta esserci situazioni di disagio e d'impazienza — forse l'impazienza di non veder al più presto possibile questo Paese riprendersi in pieno — ma tutto questo svanisce quando si è in cospetto di una mostra di questo genere: allora si ha veramente la sensazione che il popolo italiano continua la sua strada, che il popolo italiano riprende la sua vera strada: quella del lavoro e della pace.

Ing. Derossi: — Queste sue parole sono per noi l'elogio migliore per la nostra fatica e ci incitano a perseverare nei nostri sforzi per contribuire alla ricostruzione.

Ci auguriamo che questa nostra mostra serva anche come stimolo a tutti i lavoratori per progredire nella qualità del lavoro: perchè noi crediamo soprattutto nella qualità del lavoro dei nostri operai.

On. I. M. Lombardo: — È giusto. Sono i lavoratori stessi che possono apprezzare il progresso meccanico nel mondo, e perciò formarsi un'idea delle curve del progresso sociale, se facciano un raffronto fra le automobili del vecchio stile, della prima maniera, 1895, 1905, 1911, che ho visto nella mostra retrospettiva, e quelle che si possono costruire oggi. La potenza della macchina, nel suo sviluppo rappresenta per i lavoratori la più grande conquista di un più alto tenore di vita; lo sforzo dei lavoratori deve essere quello di conquistare questo migliore tenore di vita, incrementando sempre più il reddito nazionale, reddito che, in fin dei conti, appartiene proprio ad essi.

Ing. Derossi: — Noi vorremmo pregare S. E. di voler onorare della sua presenza la mostra della Tecnica e della Meccanica, che seguirà a questa, anche perchè non si tratta di una semplice esposizione di macchine, ma di una vera e propria rassegna del progresso tecnico. Noi intendiamo indicare ai costruttori le vie del progresso nelle lavorazioni, i mezzi che consentono di diminuire i costi di produzione: cioè tutti quei sistemi di lavorazione che oramai sono seguiti dalle nazioni tecnicamente e industrialmente più progredite.

E ciò può portare la nostra produzione ad affrontare la concorrenza sui mercati esteri. Oggi noi abbiamo ancora dei prodotti troppo costosi. Ma ci avviamo rapidamente, come tutti gli altri stati, non solo nelle grandi ma anche nelle piccole officine, a seguire dei sistemi di lavorazione più moderni e meno costosi: e ne esistono molti che sono appena appena conosciuti da pochi e forse qualcuno neppure adottato nelle grandi industrie.

On. I. M. Lombardo: — Farò del mio meglio — nonostante le cure della mia carica, che mi costringono a Roma o che mi inviano in giro per l'Italia — di venire alla Mostra della Tecnica e della Meccanica. E in proposito osservo che il problema dei costi costituisce per tutti la più assillante preoccupazione. Occorre ridurre i costi. Il dovere di ridurre i costi deve essere per noi l'assillo quotidiano, dal dirigente di azienda fino all'ultimo operaio. Perchè anzitutto il costo si rovescia sul consumatore, e di conseguenza diminuisce la capacità di acquisto del consumatore stesso; e poi perchè si ripercuote nel campo delle esportazioni, e rende più difficile il raggiungimento di quella autosufficienza, che in fatto di bilancia commerciale dobbiamo realizzare al più presto per l'avvenire del nostro Paese. Ma la riduzione dei costi è strettamente connessa col progredire e con l'espandersi dell'industrializzazione in Italia e con il rammodernamento soprattutto delle grandi, oltrechè delle medie e piccole imprese. Di ciò l'Italia ha assoluta necessità. Senza dubbio vi sarà collaborazione da parte del Governo con l'adozione delle provvidenze necessarie:

riduzioni di carattere fiscale ecc. Ma spetta soprattutto ai dirigenti d'azienda, con un sapiente lavoro, con la capacità — evitando di misurare i profitti a spanna, preoccupandosi di controllare le spese generali — insieme alle masse operaie e a ogni singolo operaio, di dare il massimo rendimento possibile. Questo sforzo concorde non torna a beneficio solo dell'uno o dell'altro, ma di tutti quanti. È necessario per ciò che tutti quanti si mettano all'opera considerando che ne beneficerà il nostro Paese e la Vostra città, a cui siamo molto attaccati.

Noi abbiamo qui la sensazione dell'universale. Quando si è saputo creare una mostra come questa, si ha il diritto di esserne orgogliosi e di passare rapidamente al piano nazionale.

Ing. Derossi: — Io La ringrazio molto di queste parole che premiano la nostra fatica (applausi vivissimi).

Il giudizio entusiastico del Ministro Tremelloni.

S. E. il Ministro Tremelloni, che ha compiuto una minuziosa visita al Salone il giorno precedente la chiusura, ha fatto al Presidente di «Torino Esposizioni» le seguenti dichiarazioni:

«Questo Salone internazionale dell'Automobile è un grande contributo non soltanto alla volgarizzazione dei progressi raggiunti dall'industria in tale campo, ma anche al progresso dei trasporti terrestri. La lotta per vincere lo spazio e il tempo, che sono i due attriti principali nel progresso economico, viene condotta con risultati che non mi pare di esagerare definendoli assai ragguardevoli.

«Mi compiaccio vivamente con gli espositori, con gli organizzatori del Salone, con i tecnici e colle maestranze che hanno concordemente collaborato alle realizzazioni che ho visto.

«Dal punto di vista economico ogni gradino superato sulla strada dei trasporti è un gradino verso l'unità ideale del mercato, verso la contrazione dei costi, verso la più larga diffusione del benessere umano».

S. E. Tremelloni ha ricevuto anche il Consiglio Direttivo dell'A.N.F.I.A.A. intrattenendolo sui principali problemi dell'industria automobilistica nazionale, particolarmente in rapporto al Piano Marshall.

Nel pomeriggio il Ministro ha lasciato la città esprimendo il suo vivo compiacimento per il Salone dell'Automobile. A questo proposito egli ha fatto le seguenti dichiarazioni:

«Quando vedo manifestazioni che incrementano il progresso dei trasporti, le reputo uno dei principali contributi al progresso economico in genere perchè ogni passo avanti fatto nel campo dei trasporti riduce le vischiosità costituite dallo spazio e dal tempo e consente quindi di ampliare i mercati, e, al tempo stesso, di avvantaggiare i consumatori.

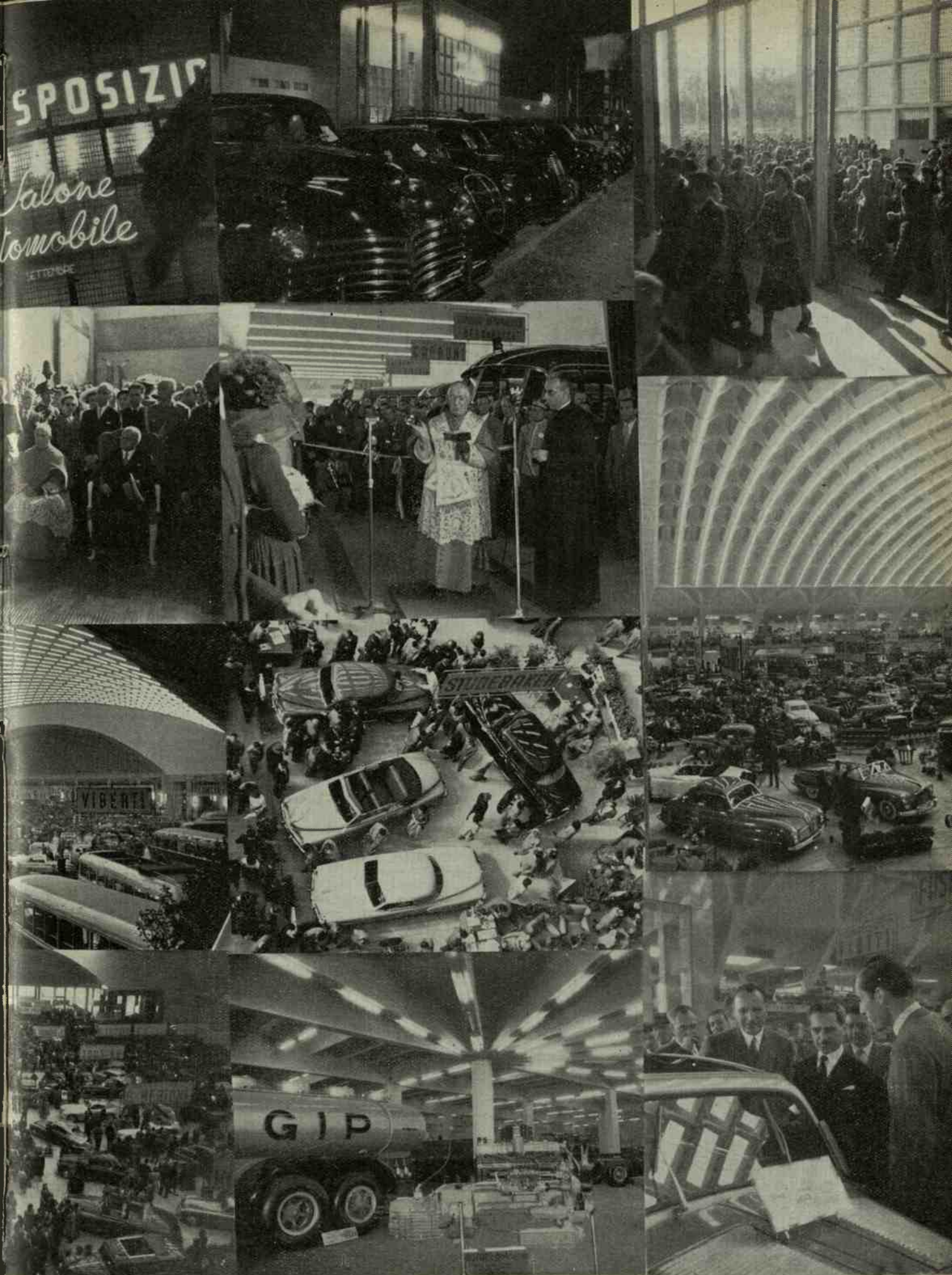
«In questo senso il Salone dell'Automobile costituisce davvero, senza esagerazione alcuna, una tappa cospicua nel progresso dei mezzi meccanici di trasporto.

«Ma esso è pure un magnifico risultato della genialità, intelligenza, capacità, dei nostri lavoratori, imprenditori e tecnici che qui dimostrano ampiamente lo sforzo produttivo e organizzativo compiuto in questo settore nel recente passato.

«Anche dal punto di vista estetico, osservando le macchine e gli accessori esposti, c'è nel Salone la illustrazione più chiara che le capacità produttive degli italiani nel campo dell'automobile hanno larghe possibilità di espansione e di affermazione nella produzione qualitativa, oltre che in quella normale di serie».



(da sinistra a destra e dall'alto in basso) - La Prefetessa Signora Carcaterra scioglie il nastro che chiude il Salone - Aspetti dell'ingresso al Salone - Il Prefetto Carcaterra, il Sindaco di Torino Coggiola e le altre Autorità, presenzia la cerimonia inaugurale e visita, accompagnato dal Prefetto, il Salone - Il Ministro Tremelloni in visita al Salone.



80 - Il Presidente della Repubblica Einaudi, avendo al seguito S. Em. il Cardinale Arcivescovo Fossati, il Ministro dei Trasporti Corbellini, presidente dell'ANFIAA Biscaretti di Rufina, il Salone - Aspetti del Salone - Il Presidente di "Torino Esposizioni" Ing. Derossi presenta in

La partecipazione di costruttori italiani e stranieri.

Passato il Salone 1948, resta «Torino Esposizioni». La creazione di «Torino Esposizioni» è un atto di volontà e di fede della città subalpina, grande centro industriale tra i maggiori d'Europa. Non solo l'industria automobilistica ma tante altre industrie meccaniche e diverse, tante altre attività produttive torinesi e piemontesi di tenace tradizione e di moderno impulso, costituiscono a Torino un patrimonio di lavoro, di capacità tecniche e operaie così cospicuo da potere periodicamente dar luogo, in sede degna, ad esposizioni e mostre di vasto richiamo. Torino ha anche una tradizione di signorilità espositiva, e il successo della nuova costruzione al Valentino e il successo del Salone automobilistico riaffermano e accrescono questo prestigio.

«Torino Esposizioni» è istituzione permanente, sede stabile. In essa si avvicenderanno annualmente manifestazioni importanti. Al Salone automobilistico segue (dal 9 al 24 ottobre) una Mostra della Tecnica e della Meccanica, che sarà anch'essa di vivo interesse.

Uno degli aspetti più notevoli di queste mostre sia dell'automobile e della meccanica in genere, sia di ogni altra industria sta nel concorso del pubblico anche popolare, in primo luogo maestranze delle fabbriche e loro familiari. C'è in ciò una riprova di quello spirito del lavoro (qualcuno lo ha chiamato «spirito di ciminiera») che sospinge l'operaio, e non solo il tecnico, a considerare il prodotto della sua quotidiana fatica nella luce del gran pubblico che affolla l'esposizione, nella impressione della folla, nel confronto con quel che fanno gli altri dello stesso mestiere. C'è l'orgoglio operaio di mostrare alla moglie e al figliuolo quel che si fa, come si sa fare.

Questo è un dato non soltanto di valore tecnico, il valore del lavoro qualificato, ma anche d'importanza morale e sociale.

Questa grande manifestazione non si teneva in Italia da 10 anni (l'ultimo Salone si svolse a Milano nel 1937) e a Torino dal 1913. Il primo Salone italiano del dopoguerra ha registrato già un successo senza precedenti nel campo degli espositori.

Già diversi mesi prima della sua apertura tutto lo spazio disponibile era stato esitato e successivamente numerose richieste si sono dovute respingere.

Il XXXI Salone Internazionale dell'Automobile ha ospitato 278 espositori appartenenti a 5 nazioni (Francia, Italia, Inghilterra, Stati Uniti, Svizzera).

Lo spazio disponibile, pari a circa 12.000 mq., era così ripartito:

— case costruttrici di autoveicoli nazionali e estere	mq. 4000
— costruttori di carrozzerie	» 3700
— costruttori di rimorchi	» 1200
— accessori, autoforniture, ricambi	» 2200
— altre categorie	» 600

Le case costruttrici estere partecipanti furono le seguenti:

— Francia	Delahaye
— Inghilterra	Bristol M. G.
— Stati Uniti	Studebaker - Kaiser-Frazer
	Willys Overland.
— Svizzera	George Fischer (accessori).

L'industria automobilistica italiana era presente al gran completo.

Mentre le grandi case costruttrici nazionali hanno presentato alcune novità degne di rilievo, in parte realizzate su telai o su modelli già costruiti nel passato, sono da segnalare le creazioni di nuove autovetture e autocarri da parte di officine che, fino ad oggi, non si erano ancora dedicate alla industria automobilistica.

Il Comitato organizzatore aveva ordinato anche una «Sezione retrospettiva» nell'interno del Salone. Questa singolare rassegna accoglieva tutti i tipi di autoveicoli, che segnarono le principali tappe del nostro progresso tecnico.

L'industria automobilistica nazionale si è presentata a questo Salone non solo con lo schieramento dei suoi modelli, ma anche con le cifre della produzione realizzata in questo dopoguerra, cifre che testimoniano la sua netta ripresa verso la normalità (unità prodotte nel 1945: 10.290 — nel 1946: 28.983 — nel 1947: 43.736 — nel primo semestre 1948: 27.778).

Bilancio di un Salone.

Nella mia ormai non troppo breve vita, ho avuto occasione di visitare molti Saloni. Tutti quelli di Torino dal 1900 al 1913, quasi tutti quelli di Milano, alcuni di Parigi. Facciamo la cifra tonda di venticinque: e mi paiono molti per la vita di un uomo. Ebbene, in tutte queste mostre, di cui alcune splendide, non ho mai osservato la completa euforia che regnava sovrana tra i visitatori del XXXI Salone torinese. Tu giravi sotto la cupola smisurata e vedevi tutti contenti: gli organizzatori, si capisce, poi gli espositori, poi i Torinesi, gli Italiani, gli stranieri. Persino le maschere alla porta o i venditori di cataloghi o di numeri speciali dimostravano dal viso e dagli atteggiamenti come si sentissero fieri di fare parte della comunità che ha saputo portare a termine questa grande e bella cosa, che onora Torino e, diciamo pure senza tema di smentita, anche la nostra Italia.

A chi il merito? Un poco a tutti certamente: artefici grandi ed artefici piccoli, ma in prima linea merito di questo gruppo di uomini audaci che ha saputo osare. Osare in un momento in cui tutti si ritraevano nel loro guscio terrorizzati dall'oscuro dopoguerra, che sa ancora di odor di polvere, e che può paralizzare qualunque iniziativa. Solamente la fede è capace di trasportare le montagne, e questi uomini hanno avuto fede nella riuscita e per questa fede hanno profuso capitali ed attività.

Ho già scritto altra volta, e qualcuno più grande di me ha ricopiato pari pari la mia frase, che il popolo torinese, la meccanica e più particolarmente l'automobile ce l'ha nel sangue, perchè questo lavoro rude e preciso risponde pienamente ai desiderata del carattere del nostro uomo. E perciò tutti i cittadini di Torino sono accorsi, grandi e umili, ricchi e poveri, giovani e vecchi, a vedere, ad ammirare, a centellinare la macchina miracolosa che ha rifatto la città. Ed hanno trovato di loro gusto e squisitamente degno il luogo sacro ove il rito si è compiuto.

Il Palazzo è bello e a me pare che questa modesta qualifica sia sufficiente ad inquadralo meglio di qualunque iperbole.

Mirabile di proporzioni il grande Salone, aerea ed ardita la volta, elegante il collegamento con la parete in curva che si apre sul verde del Valentino: spaziose le gallerie in cui trovano ottima sistemazione gli espositori minori, ed invitante il Salone d'uscita illuminato a giorno da una massa di fasci di luce.

La luminosità e l'eleganza dell'insieme è accresciuta a mille doppi la sera, quando una fantasmagorica miriade di lampadine fluorescenti segna con le sue tracce di fuoco la struttura della cupola, e dà a tutto l'insieme un ché di fiabesco e di irreale che ti trasporta irresistibilmente nel mondo dei sogni e dell'arcana bellezza.

Ed il Salone è stata una tale e prodigiosa prova di potenza e di ricupero da sbalordire e far pensare alle doti costruttive di questi piccoli laboriosi Italiani, capaci dei più sublimi eroismi anche se tartassati dal destino ed all'asciutto di materie prime. I nostri tecnici, i nostri carrozzieri, ancora una volta hanno dimostrato la loro superba genialità che non si accontenta del buono, ma vuole l'ottimo, ed ha in sé le qualità per ottenerlo.

Faccio anch'io il mio bilancio. La Mostra retrospettiva, da me organizzata, ha ottenuto un successo folle, che mi ha largamente compensato di tante amarezze ed è stata il premio della mia lieta fatica di tanti anni. Il pubblico ha intuito quanta bellezza di ricordi fosse racchiusa in quei pochi cimeli azzimati e lucidi, testimoni di un tempo felice, opera immortale di pochi valorosi pionieri, da cui è derivata la fiabesca visione del XXXI Salone.

E se i giovani attoniti e curiosi ed invincibilmente attratti dalla poesia che emanava dalle antiche carrozzerie o dai sorpassati congegni, hanno un poco riso in cospetto delle veterane, qualche lacrima ha inumidito il ciglio di tanti vecchi, superstiti delle ore della vigilia.

Ed è bello che in questi tempi aspri e ferrigni si possa suscitare la commozione, che è sempre segno di gentilezza e d'alto sentire. Le mie vecchie macchine sono orgogliose di avere potuto distogliere anche per un solo minuto, l'umanità dai suoi dolorosi problemi materiali, per innalzarla là dove tutto è pace, luce e gloria.

Rassegna della stampa.

Il successo di questo Salone internazionale dell'Automobile è confermato dal coro di consensi che tutta la stampa, nazionale e internazionale, le trasmettenti radiofoniche e le agenzie hanno tributato all'avvenimento.

La Radio Svizzera ha organizzato, direttamente dal Salone dell'Automobile, una trasmissione per i suoi ascoltatori.

Anche le stazioni radio italiane si sono largamente interessate alla manifestazione.

Negli ambienti tecnici delle varie nazioni l'eco suscitata dalla rassegna automobilistica internazionale organizzata a Torino è stata entusiastica. L'importante rivista svizzera *Automobile Revue* dedica intere pagine al Salone che definisce « *un paradis de formes et de couleurs* ».

The Motor, la nota rivista londinese diffusa in tutto il mondo, contiene interessanti corrispondenze sul Salone (per il quale ha mandato tre giornalisti e due fotografi specializzati).

Della stampa italiana riteniamo interessante citare i giudizi seguenti:

Il direttore del *Popolo Nuovo* Dr. Rodolfo Arata commentando la visita a Torino del Presidente della Repubblica e l'inaugurazione del Salone, scrive tra l'altro: « Se è vero — com'è vero — che Torino fu la prima città a collegare lo spirito di iniziativa industriale del nostro Paese alla rete economica dell'Europa e del mondo, è pur giusto rilevare nell'opera inaugurata al Valentino il proposito di riprendere il cammino interrotto dalla bufera mondiale. Capitale del motore: la locuzione significa in sintesi il contributo che nei decenni trascorsi pionieri, tecnici, maestranze, hanno dato alla tecnica moderna.

« Tale somma di esperienze e di sacrifici, di volontà e di intelligenza conquistò a Torino, accanto ai grandi segni del patriottismo e della santità, il primato delle sue officine. Il Salone dell'Automobile segna un degno riconoscimento al valore dei capi e degli operai torinesi, chiamando nella nostra città le imprese industriali d'Italia, d'Europa e del mondo a competere nell'agone commerciale della produzione automobilistica. L'iniziativa — ancor oggi non scevra di difficoltà e di remore — è ardata nella sua concezione e nel suo assunto; altri centri l'ambivano, altre città non mancheranno di contestarcela; anche perciò è di buon augurio che l'impresa abbia subito trovato una sì vasta eco di adesioni internazionali e nazionali ed una sì profonda comprensione nei diversi strati del popolo, avvalorata dalla presenza del Capo dello Stato ».

Ciro Verratti sul *Corriere della Sera* afferma che: « se c'è un Paradiso per gli automobilisti, questo Salone deve esserne una copia ». E conclude: « In sostanza una magnifica visione di potenza produttiva che fa onore all'Italia, un autentico primato, soprattutto se si pensa ai nostri mezzi e alle nostre disavventure ».

Mario Montagnana direttore, dell'*Unità*, nell'articolo di fondo definisce « un capolavoro dell'architettura moderna — l'ampio, maestoso, bellissimo Palazzo delle Esposizioni — e la maggior parte dei magnifici automobili in esso contenuti » concludendo con queste parole: « Il popolo di Torino riuscirà con il lavoro e con la lotta a superare ogni momentaneo ostacolo e a mantenere la nostra città al suo posto d'avanguardia nell'industria, nelle scienze e nel progresso civile ».

La Stampa: « Il merito di questa iniziativa, che dà a Torino un'utilità di pubblico interesse, spetta anzitutto all'Unione Industriali che con la concessione e la collaborazione municipale ha realizzato un'opera di grande mole e di rilevante valore; e l'ha realizzata a tempo di record nonostante tutte le difficoltà di questi tempi e l'apatia di molti. Ma fatta l'opera, essa è patrimonio cittadino che i torinesi sapranno certamente bene impiegare. La Società « Torino Esposizioni » ha la benemerita della coraggiosa realizzazione, a cui essa presiederà con una gestione attivissima intesa all'utilità pubblica, non a lucro. Ma spetta a tutta Torino, al Piemonte, di metterci dentro l'entusiasmo, l'energia fattiva, lo spirito d'intraprendenza, affinché questa bella e grande casa torinese delle esposizioni al Valentino viva prosperosa nel tempo e costituisca per l'Italia una spinta alle serie proficue manifestazioni del lavoro, per il progresso della ricostruzione nazionale ».

LE ESPOSIZIONI INDUSTRIALI DI TORINO

Fino all'unità d'Italia.

In Piemonte e in Liguria (R. Stati di Terraferma) erano regolarmente autorizzati due tipi di esposizioni: quelle dei « prodotti della patria industria » e quelle delle « belle arti ». Di importanza più limitata, dato il fine e l'oggetto, eran le seconde: destinate a continuo generale miglioramento, le prime.

Dal 1805 al 1844.

Già fin dall'epoca in cui il Piemonte era legato politicamente alla Francia, sotto Napoleone, Torino aveva organizzato tre esposizioni industriali (« di belle arti e industrie ») negli anni 1805-1811-1812. Di esse negli archivi troviamo solo alcuni cenni da cui si rileva come fossero assai modeste. Ma è con la restaurazione che la Camera di Agricoltura e Commercio di Torino si fa promotrice di una periodica vera esposizione nella sede del Castello del Valentino.

Col 1827 infatti, ad opera personale del Vice Presidente della Camera di Agricoltura e Commercio di Torino, Marchese Agostino Lascaris questo fecondo sodalizio piemontese diramò la prima « notificazione » inerente a una « periodica esposizione de' vari prodotti della nazionale industria », da eseguirsi nella primavera del 1829. A questa data risale dunque la prima vera esposizione industriale di Torino, esposizione che doveva poi rinnovarsi ogni tre anni.

La data d'apertura fu fissata per il 20 maggio, anniversario del ritorno di Vittorio Emanuele I. Gli espositori furono 502 e 279 i premiati.

Riuscì « copiosa » e splendida, ricorda la *Gazzetta Piemontese*, e persone d'ogni classe vi accorsero « in folla » assieme a personalità piemontesi e straniere. I prodotti della seta, della lana, della canapa, del lino, dell'industria meccanica-tessile (tra cui i nuovi telai alla Jacquard), della meccanica fine, della concia, i progressi dell'agricoltura ecc. furono raccolti in diciotto sale.

Si rilevano i primi tentativi volti a modificare l'antica fisionomia dell'economia piemontese legata ancora, ai prodotti della terra, e le prime incerte prove nel campo dell'industria meccanica, metallurgia e siderurgia.

Tanta risonanza europea ebbe questa prima manifestazione torinese che, pochi mesi dopo, l'Imperatore di Russia ne ordinò una a Pietroburgo il cui *Ukase* è desunto dal regolamento della « Camera di Commercio » di Torino.

Ottenuto il notevole successo che abbiamo rilevato, a questa prima esposizione ne seguì in Torino una seconda nel 1832. Anche per questa manifestazione era stata stabilita la data del 20 maggio con chiusura il 30 giugno nel Castello del Valentino. Furono 490 gli espositori e 218 i premiati.

Allo scadere del triennio, nel 1835 non ci fu altra Esposizione perchè fu riconosciuto che il periodo di tre anni era troppo breve.

Essa diventò quindi sessennale onde dar tempo ai miglioramenti.

È col 1838 quindi che ritroviamo in Torino la terza esposizione ad opera sempre della Camera di Agricoltura e Commercio. Inauguratasi il 20 maggio, sempre nel Castello del Valentino, rimase aperta fino al 26 giugno, e riuscì, come ricorda la *Gazzetta Piemontese*, più importante delle due precedenti come dimostrazione dei progressi raggiunti nelle industrie, sebbene il numero degli espositori si fosse ridotto a 375.

Le Esposizioni del 1844 e del 1858.

La quarta esposizione torinese del 1844 segna un decisivo progresso nei confronti delle precedenti, anche perchè il sorgere di istituti bancari e una politica più liberista che si stacca dal misoneismo precedente, è arra di progresso fecondo per gli anni a venire.

Non possiamo naturalmente qui dilungarci su queste utili notizie; ricordiamo solo come 402 furono gli espositori che arricchirono le sale del Castello del Valentino. Notevoli i progressi nel campo della metallurgia (forni rotondi alla « Contese »), della meccanica della trattura, della seta, della lana ecc. ecc. Furono 214 i premiati di cui 23 medaglie d'oro del valore di L. 360 cad. (pari a 70-75.000 attuali).

Si preparò poco dopo la quinta del 1850, i cui espositori, spinti dal successo di quella del 1844, salirono a ben 924, ossia 522 in più della precedente.

Particolarmente evidente fu in quest'ultima, aperta il 20 maggio nel Castello del Valentino, sempre ad opera della « Camera », il progresso che si notò nella meccanica, il che si deve anche attribuire all'impulso dato all'istruzione tecnica. Ma dove l'esposizione segnò i più netti progressi fu nell'industria cotoniera e specialmente nella produzione dei filati.

La data della sesta esposizione era stata stabilita per il 1856; senonché, inauguratasi il 22 febbraio 1854 la linea ferroviaria Torino-Genova, si festeggiò tale avvenimento con un'esposizione a Genova nel 1854. La nostra venne rinviata al 1858.

Nella quale occasione si pensò anche ad una esposizione mondiale a Torino, sull'esempio di Parigi.

Ma l'esposizione di Torino restò « nazionale », ottenendo però un più esteso sviluppo in locali più adatti e appositamente costruiti accanto al Castello del Valentino, e venne inaugurata il 10 maggio, in occasione della ricorrenza della festa dello Statuto e si chiuse il 5 luglio.

Rimase però una traccia dell'aspirazione iniziale in quanto alla classe della « seta » concorsero non solo la produzione nazionale ma altresì quella di ogni altro paese.

La Camera di Commercio di Torino che era stata insignita della medaglia d'oro a Parigi, si apprestò nuovamente alla feconda fatica. E, particolare interessante, si istituì un premio anche per « gli operai che coadiuvavano alla produzione ».

Una importante novità attirò l'attenzione dei visitatori: la macchina a vapore e le prime locomotive.

Rammentasi che nel 1858 il Piemonte occupava il primo posto nelle costruzioni dei lavori ferroviari.

Dall'unità ai giorni nostri.

L'Esposizione del 1884.

Dopo i falliti tentativi del 1872 e 1875 e dopo una esposizione, organizzata nel 1868 nei locali del Palazzo delle Finanze in Piazza Castello, in occasione della quale nacque la Società promotrice dell'Industria, questo sodalizio torinese promosse nel 1882 la grande esposizione che doveva realizzare i voti e le aspirazioni dei torinesi quella del 1884. Il finanziamento, mediante il ripetuto sistema di una società cooperativa fra azionisti, ottenne un insperato risultato: 2.474.000 lire; più 534.000 lire del Municipio e altri proventi a fondo perduto. Il concorso del governo fu di un milione.

Costruita nella sede del Valentino su un'area di 440.000 metri quadrati (di cui 130.000 coperti) venne inaugurata il 26 aprile con un concorso straordinario di pubblico e di autorità italiane e straniere.

Fu veramente una trionfale manifestazione questa prima grande esposizione torinese (la seconda italiana dopo quella di Firenze) per la quale si spesero lire 6.958.347 e se ne introitarono 7.596.104. Il solo costo degli edifici ammontò a L. 2.700.000; e i progetti furono nobile fatica dell'Ing. Camillo Riccio.

Il criterio adottato fu quello di dare ad ogni divisione in cui era suddivisa la Mostra un edificio apposito sicché le varie « gallerie » risultarono veramente solenni.

Particolarmente interessante risultò la Mostra internazionale dell'elettricità organizzata da Galileo Ferraris.

La mostra venne chiusa il 17 novembre e segnò un lusinghiero successo con 2.934.232 visitatori, cifra che, ricavata dai biglietti, significa piuttosto il numero delle visite. Gli espositori furono 14.237 e i premiati 6062 fra cui 587 medaglie d'oro. Presidente del comitato generale fu l'on. Tommaso Villa, che mantenne tale carica nel 1898 e 1911.

Fa seguito nel 1890 una caratteristica esposizione, la prima del genere in Italia, quella dei contributi del lavoro singolo degli operai. Inaugurata dal Presidente del Consiglio Crispi, incontrò vivo interesse.

1898.

Il cinquantenario dello Statuto trova Torino preparata ad organizzare un'altra grande esposizione nel Valentino, quella del 1898, aperta il 1° maggio. Meno vasta di quella precedente risultò più importante come risultati tecnici, dati i progressi verificatisi nel frattempo. Questa volta il concorso dei privati azionisti fu sufficiente senza alcun intervento governativo. Le sottoscrizioni raggiunsero due milioni e duecentomila lire, oltre 575.000 lire del Municipio. L'esposizione coinciderà con l'inizio del grande traforo del Sempione (mentre quella dell'84 festeggiò l'avvenimento del Gottardo).

Il Comitato generale presieduto dal Duca d'Aosta ritrova, come nel comitato esecutivo, alcuni nomi che già erano noti per l'esposizione dell'84, e in più uomini

nuovi che lasceranno una notevole impronta quali Teofilo Rossi, sindaco di Torino, Battista Diatto ed altri.

È in questa occasione che comincia a delinearsi netta e precisa l'importanza per la nostra economia delle industrie meccaniche e metallurgiche, precedute dalle industrie tessili che avevano nel frattempo conquistato posti veramente d'onore e di comando.

I visitatori, in numero di 2.948.354, ammirarono le prime automobili in pratica locomozione (la Fiat sorgerà l'anno seguente), anzi in gara tra di loro in un circuito di 300 km., i progressi della tecnica elettrica, i grandi trasformatori, alternatori e le grandi dinamo di 600 HP, le enormi « gru » elettriche della nostra Savigliano, i tram elettrici, il telegrafo senza filo Marconi, le prime fonderie per caratteri Nebiolo, audaci gare di aerostati. Si aggiunse una magnifica « Mostra dell'arte sacra » che raccolse le meraviglie dello spirito volte ai problemi della religione cattolica in tutto il mondo.

L'ultimo giorno di apertura vi fu un afflusso di ben 56.202 visitatori! Anche questa mostra come quella dell'84, fu attiva e permise il rimborso del 20 % delle azioni. Gli espositori furono 8000 di cui 4510 premiati.

Nel 1902 il Valentino si apre nuovamente a una nuova mostra internazionale dedicata all'« Arte decorativa e moderna » e nel 1906, auspice l'Associazione della Stampa Subalpina, si iniziano i primi colloqui per l'esposizione del 1911, cinquantenario della proclamazione del Regno.

La grande esposizione internazionale del 1911.

L'ardua fatica di organizzare quella che sarà la prima grande esposizione internazionale è affrontata al principio del 1907, dal Sindaco di Torino Secondo Frola. S. E. Tommaso Villa si addossa per la terza volta la presidenza effettiva. Il programma dell'esposizione si adegua ai tempi: valorizza anzitutto il fattore lavoro, l'operaio; in secondo luogo le forze naturali e le loro applicazioni all'economia; in terzo luogo gli scambi e infine i mezzi onde garantire produzione e lavoro. Su questi quattro punti si sviluppa tutta l'organizzazione della immensa mostra costruita al Valentino da Corso Vittorio al Pilonetto su un'area di 1.200.000 mq. di cui 380.000 coperti. Ventidue nazioni partecipano all'esposizione oltre l'Italia. In ventisei gruppi produttivi e 167 classi essa si distribuisce. Immane lavoro che quegli uomini onesti, senza vana retorica, affrontano e gloriosamente concludono.

Quale lo spettacolo che diede al mondo questa giovane Italia affacciata per ultima nell'arringa delle grandi nazioni è ancora nella mente di molti di noi. Dire in poche righe è certamente impossibile: dai progressi dell'istruzione professionale a quelli delle industrie meccaniche e dell'automobilismo in specie (a Torino esistevano ben 20 fabbriche di automobili!) fino agli impianti della « Città moderna » meraviglioso briaro mostrante le più minute conquiste dell'urbanistica e dell'organizzazione moderna della casa, e alle nuove conquiste dell'elettrotecnica (dove già si assiste agli esperimenti di trasmissione di fotografie a distanza) e della navigazione aerea con i grandi dirigibili e i primi aeroplani, è tutto un peana, un epinico del genio inventivo italiano e straniero. Palazzi sontuosi, ponti monumentali sul Po, stili artistici e simpatici del più bel barocco piemontese del secolo XVII, facevano bella mostra in concorrenza con esotiche costruzioni orientali. La città della luce e dell'eleganza con le mille e mille sartine sciamanti entro e fuori del Palazzo della Moda, dalla galleria dalle pareti in cristallo per oltre 600 metri, riceveva il giusto crisma del suo grande trionfo. Un calendario di innumerevoli manifestazioni sportive (nell'enorme stadium), culturali, folcloristiche, artistiche coronava l'opera memorabile. Ventisette-mila duecento novanta furono gli espositori, i visitatori non fu possibile calcolarli con precisione. Furono vari milioni. E poco assai si pagava per assistere a tanto spettacolo; 25 centesimi! Sessant'anni prima si pagava una lira. L'ultimo giorno di apertura l'esposizione fu visitata da 116.521 persone!

Il grande ciclo delle mostre torinesi ha termine con questa data: altre di minore importanza seguiranno tuttavia: nel 1923, nel 1925, nel 1926 (interessante mostra internazionale di edilizia), nel 1928 in onore del vincitore di S. Quintino e in commemorazione della Vittoria. E poi ancora le mostre della meccanica, della moda, del barocco piemontese, delle invenzioni (1935). Ora le mai sopite energie di recupero del nostro popolo danno rinnovata fiducia nella ripresa e nella ricostruzione con l'augurio che i cent'anni di nostra storia non siano vane nostalgie di un tempo meraviglioso che fu.

La VIII Mostra della Tecnica e della Meccanica

La chiave dei mezzi produttivi della Nazione, delle sue possibilità di attrezzamento industriale, delle sue capacità ricostruttive e della sua cooperazione al benessere civile, sta in gran parte nella produzione metalmeccanica: farne quindi il punto, esaminarne le tendenze ch'essa segna nel suo lavoro, abbracciarla nelle realizzazioni più significative, è come sentire il polso di tutto il Paese operante.

Una Mostra di Meccanica e cioè ordinata raccolta di prodotti di qualità e di macchine in azione nella cornice più adatta per farne meglio risaltare i pregi, non poteva sorgere e svilupparsi se non in un ambiente così squisitamente industriale quale Torino.

Da tanto, la Mostra della Meccanica acquistava subito, fin dal nascere, la sua particolare fisionomia tecnica, che, confortata da una progressione crescente di espositori, di affari e di pubblico, dal lontano 1932 si riconsolida oggi, con la sua VIII Rassegna, ove materiali, ingegni e maestranze italiane sono l'espressione della nostra maturità industriale e tecnica.

I promotori del Palazzo delle Esposizioni hanno appunto fondato gran parte della loro certezza di creare un'opera necessaria a Torino industriale per la sua particolare funzione di potenziamento e sviluppo di tutti i settori più importanti della produzione nazionale, pensando di dotare anche la Mostra della Meccanica di una stabile sede.

E mentre la costruzione del Palazzo delle Esposizioni assolveva ad una insopprimibile necessità per le pratiche dimostrazioni delle attività torinesi e permetteva il più diretto raffronto fra le produzioni nostre e quelle delle altre regioni italiane e ne consentiva una sempre più efficace emulazione ed un continuo generoso superamento, esaudiva un voto più volte espresso dagli espositori e dal pubblico che affollavano — gli uni e gli altri — le Mostre di Meccanica.

La Mostra della Meccanica ha finalmente una sua sede grandiosa ove le macchine, i prodotti, le attrezzature possono essere presentate nel modo più degno.

Con la stessa soddisfazione con cui dure mani di consumate sensibilità accarezzano il pezzo quasi per saggiarne il raggiunto grado di finitezza, le macchine, i prodotti, gli utensili, gli attrezzi presentati nelle annuali Mostre della Meccanica, godranno una meritata vetrina nella sontuosa grandiosità del Palazzo delle Esposizioni.

GIUSEPPE SOFFIETTI

Presidente della Commissione organizzatrice

Organizzazione della Mostra.

Dal 9 al 24 del corrente ottobre avrà luogo, allestita nel Palazzo delle Esposizioni al Valentino, l'VIII Mostra nazionale della Tecnica e della Meccanica.

IL COMITATO PROMOTORE

PRESIDENTE.

Ing. Dr. Daniele A. Derossi.

VICE PRESIDENTI.

Ing. Dr. Amerigo Scolaro - Luigi Armando Giovagnini - Rag. Giuseppe Soffietti.

MEMBRI.

Prof. Ing. Dr. Giuseppe Albenga - Ing. Dr. Pietro Bertolone - Ing. Dr. Gaudenzio Bono - Ing. Dr. Giulio Cesare Cappa - Prof. Ing. Dr. Adolfo Carena - Cav. Giuseppe Emanuel - Ing. Dr. Sandro Fiorio - Ing. Dr. Luigi Greppi - Sen. Dr. Teresio Guglielmone - Ing. Dr. Mario Loria - Sen. Prof. Modesto Panetti - Prof. Dr. Beniamino Peironel - Ing. Dr. Pier Luigi Roccatagliata - Prof. Amedeo Ugolini - Prof. Ing. Dr. Giancarlo Vallauri - Ing. Dr. Giulio Zanetti - Rag. Renato Zerboni.

Segretario generale: Ing. Dr. Natale Penazzo.

LA COMMISSIONE ORDINATRICE

PRESIDENTE.

Rag. Giuseppe Soffietti.

MEMBRI.

Dr. Berardo Abignente - Prof. Ing. Dr. Adolfo Carena - Ing. Dr. Vittorio Crotto - Dr. Carlo Chevallard - Cav. Roberto Emanuel - Rag. Cav. Luigi Fara - Ing. Vinicio Gargano - Comm. Corrado Gatti - Ing. Dr. Ferruccio Jacobacci - Ing. Dr. Giovanni Murzone - Comm. Mario Pesse - Comm. Dr. Gino Pestelli - Avv. Gino Poletti - Comm. Giuseppe Pons.

Segretario: Ing. Dr. Natale Penazzo.

A Torino, la Mostra della Meccanica è una tradizione. Questa è l'VIII. Nell'altro dopoguerra fu una novità saliente. Ripresa nel 1946 ebbe rinnovato e più vasto successo, pur avendola dovuta tenere in ambiente improvvisato, di fortuna. Ora che Torino ha nel nuovo palazzo delle esposizioni al Valentino una sede magnifica per le mostre, anche questa della Meccanica avrà una ambientazione e uno sviluppo di vivo risalto.

La « Mostra della Tecnica e della Meccanica » è organizzata dall'AMMA che è l'Associazione delle aziende metal-meccaniche nell'ambito dell'Unione Industriale. Più precisamente è organizzata da una Commissione costituita con esponenti non soltanto dell'AMMA ma anche d'importanti settori della scienza, della tecnica, dell'industria. Spiccate personalità degli studi e della produzione collaborano attivamente all'ordinamento della Mostra, appunto per assicurarle quel carattere di serietà scientifica e tecnica che deve avere.

La Mostra è stata autorizzata con decreto ministeriale; e valgono per essa le riduzioni ferroviarie concesse nel quadro delle principali manifestazioni del Centenario del '48.

La Mostra della Tecnica e della Meccanica sarà una manifestazione nazionale di capacità produttive, di lavoro in progresso. Per ciò è anch'essa di interesse generale, anche per l'estero.

Specie nei riguardi della vicina Francia, in relazione agli accordi economici e doganali in corso di realizzazione, è molto importante che la tecnica e la meccanica italiana facciano vedere a che punto sono giunte, come si sono riprese dalla catastrofe della guerra, come moderatamente marciano verso l'avvenire, che sarà sempre più sostanziato di progressi tecnici e meccanici. In particolare modo Torino — grande centro delle industrie meccaniche — ha interesse a che in questa Mostra nazionale risaltino le sue energie d'intelletto e di lavoro. E non sarà certo un male se servirà anche a far conoscere meglio ai piemontesi e agli italiani le più moderne realizzazioni nostre. Conoscerci bene tra vicini è indispensabile a farci conoscere di fuori.

Durante la Mostra avranno luogo a Torino convegni di tecnici e industriali integrativi della manifestazione espositiva. Saranno trattati da alte competenze temi di grande attualità, convergenti specialmente sul problema essenziale della riduzione dei costi di produzione.

A partecipare alla Mostra come espositori sono ammessi:

- gli industriali italiani che espongono prodotti di loro fabbricazione;
- i concessionari e rappresentanti residenti in Italia che espongono prodotti rientranti nelle categorie elencate nell'apposito regolamento generale della Mostra, quando dimostrino di essere a ciò debitamente autorizzati dalle loro case;
- i Titolari e concessionari di brevetti per invenzioni industriali aventi per oggetto le attività classificate all'art. 5 del Regolamento suddetto, che presentino studi dimostrativi o applicazioni dei brevetti stessi;
- gli Enti, le Organizzazioni, le Associazioni, i Consorzi, ecc. comunque riconosciuti promotori, sostenitori o realizzatori delle attività principali, connesse ed affini, di cui sopra.

I prodotti da esporre sono suddivisi nelle seguenti categorie:

Categ. I. - METALLURGIA E SIDERURGIA.

Gruppo A - Ferro - acciaio - ghisa.

» B - Metalli non ferrosi e loro leghe.

» C - Trattamenti vari.

Categ. II. - MECCANICA GENERALE.

- Gruppo D - Motori, loro parti.
- » E - Macchine operatrici e impianti per le industrie.
- » F - Costruzioni metalliche.
- » G - Parti di ricambio e accessori.
- » H - Industrie varie.

Categ. III. - MECCANICA DI PRECISIONE E OTTICA.

- Gruppo I - Macchine da scrivere, da calcolo, registratori, cuscineti.
- » K - Strumenti e apparecchi di misura e di controllo - orologeria.
- » L - Cinematografia - fotografia - strumenti musicali.

Categ. IV. - MACCHINE UTENSILI E UTENSILERIA.

- Gruppo M - Macchine per la lavorazione dei metalli.
- » N - Macchine per la lavorazione del legno ed altre.
- » O - Utensili e attrezzi.

Categ. V. - MECCANICA AGRARIA.

- Gruppo P - Trattori agricoli e stradali.
- » Q - Macchine per la lavorazione del terreno.
- » R - Macchine e impianti supplementari.

Categ. VI. - ELETTROTECNICA.

- Gruppo S - Macchine elettriche.
- » T - Apparecchiature e impianti.
- » U - Altre industrie elettriche.

Categ. VII. - VEICOLI ED ACCESSORI.

- Gruppo V - Cicli, motocicli e affini.
- » W - Costruzioni ferro-tramviarie.
- » Z - Altri veicoli a trazione meccanica, animale o a mano (esclusi automobili).

SEZIONE DELLA TECNICA INDUSTRIALE.

SEZIONE DELLE INVENZIONI.

Gli Espositori non potranno ottenere che un solo posteggio per ciascuna categoria, e i medesimi articoli non potranno essere presentati in altri posteggi di categoria diversa.

La Mostra usufruisce della protezione temporanea delle invenzioni esposte, in base all'art. 8 del Decreto 29-6-39 N. 1127, sui brevetti per invenzioni e modelli industriali.

Sono ancora preordinate manifestazioni culturali, illustrate da proiezioni cinematografiche; trattazioni di temi di interesse tecnico-scientifico attinenti al problema contingente ed essenziale alla vita stessa della nostra industria: *la riduzione dei costi di produzione*; l'adozione di mezzi strumentali più adeguati; l'impiego di materiali più economici ed il ricorso a nuovi procedimenti di lavorazione; elementi tutti che potranno concorrere a risolvere lo scottante problema.

Verrà anche indetto un concorso internazionale per Motocoltivatori: il Concorso ha lo scopo di accertare le caratteristiche costruttive e di funzionamento dei motocoltivatori oggi costruiti dall'industria italiana ed estera di favorire, con il confronto dei diversi tipi, l'orientamento verso le soluzioni costruttive meglio confacenti alle esigenze delle lavorazioni agrarie; di diffondere tra gli agricoltori la conoscenza e l'impiego di questa moderna categoria di macchine, specialmente adatte alla piccola coltura.

Lineamenti fondamentali.

È nota la distinzione che comunemente si fa tra mostra e fiera, esposizione e rassegna. E non c'è dubbio che detti termini si differenziano spiccatamente fra loro non solo in senso etimologico, ma anche applicati alla pratica a seconda del campo d'attività a cui si riferiscono. Una fiera campionaria si stacca nei suoi caratteri estrinseci ed intrinseci da una mostra d'arte, una esposizione di macchine è tutt'altra cosa, anche a prima vista, che una rassegna di brevetti. Ma nel significato strettamente economico, ossia nell'applicazione concreta che si possa fare d'essi nel settore produttivo, la differenza risulta in ultima analisi di valore puramente astratto. La presentazione organica di prodotti industriali al pubblico in forma d'esposizione o di fiera è volta in ogni caso, in via diretta o indiretta, a conseguire un solo scopo, a realizzare un risultato unico: a piazzare cioè una determinata produzione o un prodotto singolo, o quanto meno ad attrarre l'attenzione dei visitatori su un certo processo produttivo, a combinare, comunque, per usare un linguaggio più confacente alla realtà ed alla logica dei fatti, degli affari.

Convegni di produttori, commercianti, acquirenti. - L'organizzazione di manifestazioni del genere dovrebbe

puntare soprattutto su questo risultato d'essenziale importanza: predisporre ed attuare un convegno di produttori e di commercianti, nel luogo e nel tempo più adatti, alla presenza del pubblico nella sua più generica espressione, per l'esame di procedimenti industriali *nuovi o perfezionati*, di *nuovi* prodotti o di *nuovi* tipi o *nuove* serie, e farne oggetto d'affari.

Ora avviene che, per causa dell'ingerenza di criteri e d'elementi estranei a tale semplice legittimo giuoco d'interessi economici, nel maggior numero dei casi siffatto risultato vada, se non tutto, in gran parte perduto.

Orientare il visitatore. - Chi frequenta le fiere e le mostre allestite periodicamente in Italia e all'estero sa che molto spesso l'apparato spettacolare dell'ambiente o dell'esibizione, o d'entrambi, soverchia, riduce al minimo l'importanza della presentazione in se stessa, quando non avvenga ch'esso serva soltanto a truccare l'inopportuno ritorno d'oggetti privi d'ogni più modesto interesse effettivo per il mercato.

Altra deplorevole usanza, che si palesa oltre i segni della tolleranza più lata, è quella d'espositori di scarsa sensibilità che considerano una mostra l'occasione più propizia per smaltire le giacenze di magazzino, con la complicità del camuffamento cosiddetto estetico.

Tutto ciò produce in realtà la deprecabile conseguenza di deludere, di disorientare il visitatore, d'alienare l'interesse del pubblico, e di screditare, a lungo andare, le manifestazioni stesse nella loro portata tradizionale.

Coordinare la produzione per riacquistare i mercati esteri. - La Commissione Ordinatrice si propone d'ordinare una mostra genericamente non dissimile dalle altre, la quale si caratterizzi tuttavia di qualche aspetto nuovo, e non presenti, il che preme di più, le tare più o meno lievi delle altre.

Gli organizzatori cercheranno anzi di dare alla Mostra un'impronta di novità mettendo a profitto l'altrui e la propria esperienza: restando il superiore fine di tutti i loro propositi e della loro attività quella di rendere un servizio utile quanto possibile al Paese in una fase estremamente critica della sua riconversione industriale.

Non vuole essere dimostrato che il settore metalmeccanico è uno dei più importanti della nostra economia e che esso rappresenta, specie nell'Italia settentrionale, la struttura più dinamica della produzione industriale. La necessità di ritornare sui mercati esteri, di mantenere attive le correnti d'esportazione proteggendo nel tempo stesso il mercato interno, impone a tutti gli industriali, così ai grandi come ai piccoli, il dovere di sottoporre a revisione l'organizzazione aziendale, il livellamento dei costi e dei prezzi con quelli internazionali, l'ammodernamento dei sistemi di produzione, con l'applicazione della legge del minor dispendio in ogni fase della lavorazione, pur migliorando la qualità di questa.

Tecnica e Meccanica. - Ne risulta così abbinata tecnica e meccanica, che solo dalla conoscenza profonda della tecnica si possono desumere le norme del perfezionamento inteso in senso progressivo con gradualità costante, in vista di risultati concreti, rapidi, decisivi, senza i quali è vano sperare in affermazioni sul terreno della concorrenza, sul mercato nazionale e su quello internazionale.

L'VIII Mostra Nazionale della Tecnica e della Meccanica vuole essere una spettacolosa vetrina di quanto di meglio produce l'industria meccanica italiana, con particolare esibizione dei mezzi e dei sistemi di produzione (attrezzature in azione, controllo, recuperi, economie, procedure tecniche e amministrative, ecc.): ma anche una scuola feconda d'insegnamenti per tutti. Non si tratta di mettere in piazza dei segreti di lavorazione, ma bensì di portare, ciascun espositore nella sua categoria, entro determinati limiti e con opportune garanzie un contributo al progresso della nostra organizzazione produttiva nell'interesse superiore del Paese.

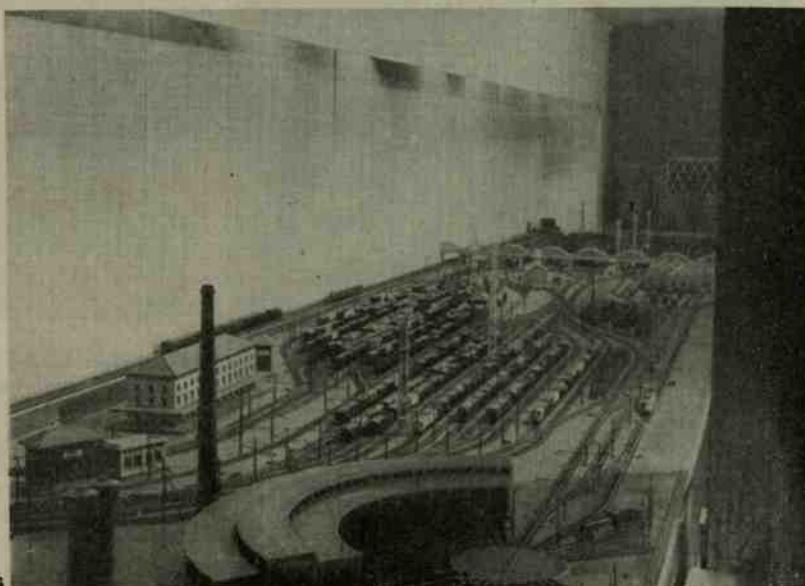
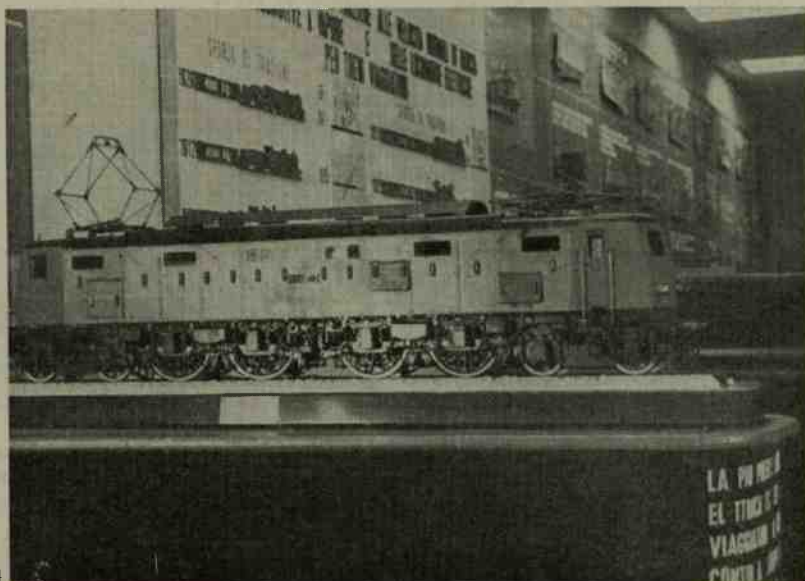
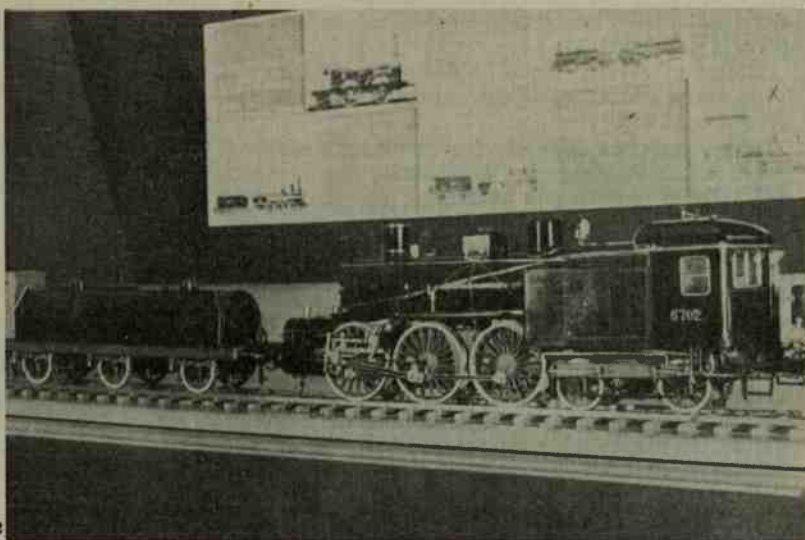
Torino, centro e motore della vita tecnica nazionale. - Torino non tende a vani primati. Modesti servitori della sua alta causa di centro propulsore delle attività industriali italiane, gli organizzatori della Mostra chiamano a raccolta, con l'animo di adempiere un imprescindibile dovere di comune interesse, le forze vive ed operanti dell'industria metal-meccanica di tutte le Regioni d'Italia, per promuovere, con l'emulazione, il miglioramento e l'incremento della produzione nostra, il benessere e la grandezza della Nazione.

Avrete voi stessi osservato che il ferroviere, per quanto si lavi — ed è pulito — mantiene sulla faccia, sulle mani, sul collo, quel colore che lasciano carbone, sole e vento misti insieme e che nessun sapone riesce a togliere. Le donne dei ferrovieri hanno lo stesso sguardo delle donne dei marinai, donne che sanno attendere trepidando in silenzio e che ammirano i loro ucmini. Perciò le une e gli altri sono inconfondibili e li vedi girare per i locali della mostra con sguardo ammirato ed orgoglioso e vedi l'uomo che illustra alla sua donna i vari tipi di locomotive e locomotori, senti che parla di 670, di 746, di 691 e la donna ammira e lo segue paziente anche quando non capisce. Dinanzi ad un piccolo modello sezionato di locomotiva a vapore surriscaldato, un « borghese », dai grigi capelli arruffati, spiega alla moglie il funzionamento del regolatore ed istintivamente le dita della sua grossa mano si posano leggere su una minuscola leva. Ambedue sanno che non si può toccare e, lui, di spalle, copre la vista del sorvegliante, mentre lei, irrequieta, col gomito, più che con le parole, ammonisce di non toccare e la mano del « vecchio macchinista » — certo lo era — scatta in un gesto, che è di possesso e d'amore insieme, quasi a dire: in fondo è anche creatura mia e non sarò certo io che potrò danneggiarla!

E' questa la razza d'uomini, che ha portato i treni della Milano-Genova, della Torino-Milano e di tutte le grandi linee della nostra rete dai 50-60 Km. orari del 1899 ai 150 del 1939 e che, colmato il vuoto lasciato dalla guerra, continueranno a raggiungere, di anno in anno, altre mete sulla via della velocità e della sicurezza.

« Fate correre i treni », è il progresso che passa ed è progresso continuo!

Dalla stazione ottocentesca, che vi ricorda le vecchie, piccole stazioni sperdute delle nostre valli, che sanno di mattino freddo e grigio — col manovale assonnato con bandiera e lanterna dondolante, col « Capo » dal berrettone rosso e dai baffi spioventi, che dà il « via libera » col piglio di un generale che ordina l'attacco — passate ammirati dinanzi al modello funzionante di una moderna stazione di smistamento, la Milano-Lambrate. E, se nella seconda sala avete visto il vecchio distributore a cassetto di fianco al distributore « Capretti », vedrete successivamente nella rassegna i più vari apparecchi noti e non noti, che vi illumineranno sull'evoluzione del binario, sui mezzi di manutenzione, sugli impianti di sicurezza e segnalazione. Molte cose non vi saranno chiare, altre non le potrete capire; ma tutto vi interesserà e da tutto questo complesso voi avrete la documentazione dello sforzo che ha portato la ferrovia dalla prima locomotiva della Torino-Moncalieri, da 200 cav. a 50 Km. orari, alla 691 del 1929 con 1400 cav. a 130 Km. orari, all'elettrotreno del 1936, a quello che la OCREN di Napoli ha in costruzione, che possono lanciarsi sui binari a oltre 200 chilometri orari. Dalla carrozza del treno Napoli-Portici siamo giunti all'elettrotreno a 7 elementi, in costruzione, con 170 posti, belve-



1. La Vesuvio * 2. La vecchia locomotiva gr. 746 * 4. Modello di tanti di segnalamento antichi e moderne smistamento: Milano Lambrate

dere, ristorante, bar e tutti i moderni conforti fino all'aria condizionata.

Sforzo meraviglioso che ha chiesto e richiede ancora opera concorde, di chi studia, di chi realizza, di chi conduce.

Nella rassegna incontrerete nomi noti e sconosciuti: la Fiat Materiale Ferroviario, che presenta un carrello motore per autotreno, un carrello per carrozze, un tavolo di manovra e controllo per automotrice, un modello di moderna automotrice con due motori di 185 cav.; la Savigliano, con un carrello per locomotive; le Officine Moncenisio ed altre che sarebbe lungo e forse fuor di luogo enumerare.

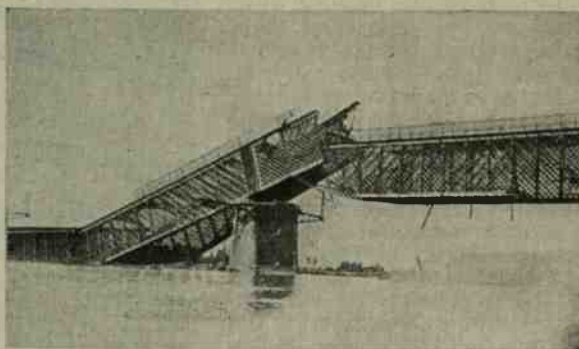
Una sala è riservata ad un moderno centralino telefonico ed alle telescriventi trillano i telefoni, ronzano selettori e cercatori ed i tasti delle telescriventi Olivetti cantano il loro inno al progresso sul nastro bianco della ricevente. E' una intera rete telegrafica a telescriventi, che, uscita dalle nebbie della guerra, è oggi al servizio delle ferrovie italiane.

Un'ampia documentazione illustra pure l'evoluzione della elettrificazione: una completa sotto-stazione di trasformazione in miniatura e plastici ed elementi costruttivi vari vi segnano le vie per cui questa magica energia invisibile nasce, si trasforma e si rende utilizzabile per spingere le macchine a velocità, che pochi decenni or sono, sembravano folli.

E ovunque: fotografie, diagrammi e grafici luminosi illustrano il progresso e segnano le mete da raggiungere.

Mentre scriviamo queste brevi note una voce risuona ancora al nostro orecchio, è la voce del

presentatore delle pellicole che esalta l'opera dei ferrovieri. Questi italiani, fermi al loro posto in guerra, combattenti tenaci, che senza contare i rischi hanno saputo sempre condurre le loro macchine anche sui tronconi dei binari, sfidando, senza

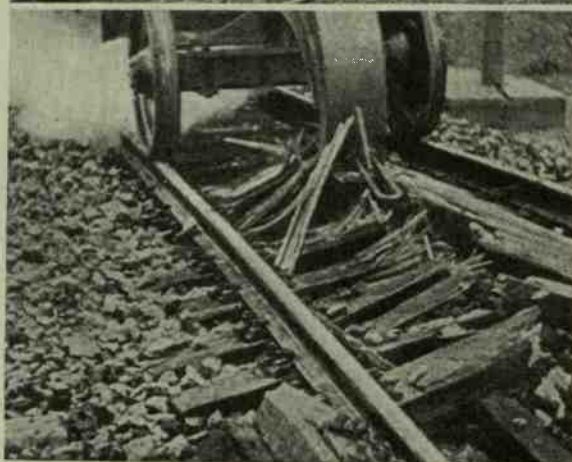
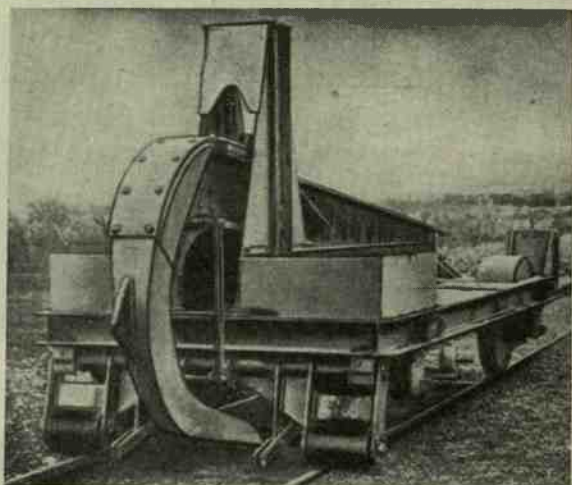


**9. I resti del ponte sul Po a Mezzanacorti
(linea Genova - Milano)**



**10. I resti del ponte sull'Oglio a Palazzolo
(linea Brescia - Bergamo)**

tremare e senza speranza di compenso, le insidie del cielo e della terra, hanno rimboccato le maniche ed hanno tratto le loro macchine dalle rovine, le hanno ripulite e lanciate sui binari rico-



**7 e 8. Carro-erpice per la distruzione dei binari
e suoi effetti**



**11. Collaudo del nuovo ponte sull'Oglio a Palazzolo
(linea Brescia - Bergamo)**

struiti a «smerigliare la ruggine» che anni oscuri vi avevano depresso.

E' la ruggine, che i ferrovieri italiani hanno già tolto dai loro congegni e che gli italiani tutti debbono oggi togliere dal loro cuore.

VITTORIO CASELLATO

BORSA COMPENSAZIONI DELLA CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO

(GLI INTERESSATI SI RIVOLGANO ALL'UFFICIO COMMERCIO ESTERO DELLA CAMERA)

BOLLETTINO DELL' 8 OTTOBRE 1948

Ditte esportatrici dei prodotti sottoidicati cercano contropartite in importazione:

BELGIO — 1) tessuti lana per un importo di Fr. bl. 33-60.000 mensili Cambio proposto 12,50. Già concluse trattative col contraente estero; 2) parti staccate di biciclette per un importo di Fr. bl. 100.000. Cambio proposto 11; 3) grappa (acquavite di moscato) 50° per un importo di Fr. bl. 5.350 circa.

DANIMARCA — 4) pesce per un importo di 3 milioni di Kr. dan; 5) merce varia per un importo di 300.000 Kr. dan. Cambio proposto 70-72; 6) tessuti lana per un importo di Lit. 40.000.000 circa. Cambio proposto 80; 7) lavori celluloidi per un importo di Kr. dan. 100.000. Cambio proposto 70.

PORTOGALLO — 8) lavori celluloidi per forti importi in dollari. Cambio proposto 500 minimo.

SVEZIA — 9) fanali antinebbia cromati per un importo di Kr. sv. 40.000. Cambio proposto 120-125; 10) tessuti lana, filati lana. tessuti cotone per qualunque importo.

SVIZZERA — 11) tessuti cotone per un importo di 150.000 fr. svizz. Cambio proposto 138. Già iniziate trattative col contraente estero; 12) macchinario per un importo di 8.000 fr. sv. Cambio proposto 135. Già iniziate trattative col contraente estero.

Ditte importatrici dei prodotti sottoidicati cercano contropartite in esportazione:

AUSTRIA — 13) merce imprecisata per un importo di 500 mila scellini.

BELGIO — 14) pneumatici per un importo di Fr. bl. 30-50.000. Cambio proposto 10,50-11. Già concluse trattative col contraente estero; 15) pesce fresco per un importo di Fr. bl. 400.000. Cambio Lit. 9 trattabili.

DANIMARCA — 16) merluzzo salinato per un importo di due o tre milioni di Kr. dan. Cambio proposto 60. Già iniziate trattative col contraente estero; 17) caseina per un importo imprecisato. Cambio proposto L. 60 per Kr. dan. (salvo conferma).

OLANDA — 18) bestiame per un importo di fr. ol. 500.000. Cambio proposto 155-57 (contro esp. merci 1ª categoria: macchine, tubi senza saldatura, borace, urea, acido borico, solfuro di sodio, ossido di titanio); 19) caseina per un importo imprecisato. Cambio proposto 135 (salvo conferma).

SVEZIA — 20) caseina per un importo imprecisato. Cambio proposto 110 (salvo conferma).

SVIZZERA — 21) acciaio semilavorato per un importo di 100.000 fr. sv. Cambio proposto 130; 22) accessori cuoio e acciaio per macchine tessili per un importo di 110-115 mila Frsv. Cambio 130-132 trattabili. Già concluse trattative col contraente estero; 23) macchinario per un importo di 7.000 Frsv. Cambio proposto 132.

ca. Cambio proposto 125. 23) Marmo in lastre spessori vari per un importo di 65.000 Kr. sv. Cambio proposto 110 lire per Kr. sv. Già iniziate trattative col contraente estero.

SVIZZERA — 24) Macchinario e utensili speciali per qualunque importo (minimo 50 mila franchi). Cambio richiesto 135. 25) Catene per macchine industria lavorazione per un importo di 20.000 frsv. Cambio 135. 26) Ortofrutticoli secchi per un importo di 60-80.000 fr. sv. Cambio proposto 138-140. 27) Marroni per un importo di 200.000 fr. sv. Cambio proposto 125. 28) Quadrelli di legno di noce per un importo di 30.000 fr. sv. (contro importazione di legname da opera o cellulosa). Cambio proposto 134-135. 29) Macchine per un importo di 40.000 frsv. circa. Cambio proposto 139-140. 30) Merce. Accessori per giocattoli per un importo di 8.000 frsv.

Ditte importatrici dei seguenti prodotti cercano contropartite in esportazione:

BELGIO — 31) Prodotti siderurgici per un importo di 100 milioni di lire. Cambio proposto 11,25. 32) Stracci lana per un importo di 185.000 fr. bl. Cambio proposto 11,50-12. 33) Carbone per un importo di 100 milioni di lire. Cambio proposto 11.

DANIMARCA — 34) Patate da semina per un importo di 30.000 korone. Cambio proposto 68. 35) Vernici per un importo di 200.00 korone. Cambio proposto 64.

GRECIA — 36) Rottami di ferro destinati alla rifusione per un importo di 15.000 dollari. Già iniziate trattative col contraente estero.

OLANDA — 37) Bestiame per qualsiasi importo e fecola di patate per 250.000 fiorini al rispettivo cambio di 178 e 150. Già concluse trattative col contraente estero. 38) Aringhe salate per un importo di Fior. ol. 2-300 mila. Cambio richiesto 115.

SVIZZERA — 39) motocicletta per un importo di 2.300 frsv. circa. Cambio proposto 140. Già concluse trattative col contraente estero. 40) Macchine per la filatura per un importo di frsv. 6.000. Cambio proposto 130 per frsv. Già iniziate trattative col contraente estero. 41) Macchine e parti di esse per un importo di frsv. 7.000 circa. Cambio proposto 131-132.

BOLLETTINO DEL 15 OTTOBRE 1948

Ditte esportatrici dei prodotti sottoidicati cercano contropartite in importazione:

AUSTRIA — 1) Canapa greggia per un importo imprecisato. Cambio a convenirsi.

BELGIO — 2) Marroni per un importo di 500.000 fr.bl. Cambio proposto 11-11,50. 3) Utensili di acciaio (merce pregiata ammessa in modo particolare all'importazione dalle autorità belghe) per un importo di fr. bl. 5.000.000. Cambio proposto 13,20. 4) Cappelli di paglia e ceramiche per un importo di 300.000 fr. bl. Cambio proposto 12. 5) Macchinario per un importo di 550.000 fr. bl. circa. Cambio proposto 12. 6) Agrumi per un importo imprecisato. Cambio a convenirsi. 7) Macchine per un importo di 500.000-1.000.000 fr. bl. Cambio proposto 12,10. 8) Apparecchio da laboratorio per un importo di 165.000 fr. bg. Cambio da convenirsi.

DANIMARCA — 9) Tessuti per importi rilevanti (contro importazione di pesce salato). 10) Tessuti rayon per un importo di 80.000 Kr. dn. Cambio proposto 76.

FINLANDIA — 11) Merce varia per un importo di 136 milioni di Lit. Cambio proposto 1780 per sterlina.

FRANCIA — 12) Tessuti lana 100-100 per un importo di frs. 3.000.000. Cambio proposto 2. Già concluse trattative col contraente estero. 13) Macchine per un importo di 30.000.000 circa di frs. Cambio proposto 2,10. 14) Marroni per un importo di 20 milioni di frs. Cambio proposto 2. 15) Stracci lana per un importo di 5 milioni di frs. Cambio a convenirsi.

NORVEGIA — 16) Lavori in celluloidi per un importo di 15.000 Kr. ncw. Cambio L. 80 per Korona. Già iniziate trattative col contraente estero.

OLANDA — 17) Tessuti di rayon per un importo di 500.000 Fior. ol. circa (contro importazione di pesce).

Cambio proposto 134-135. 18) Tessuti per un importo di 500.000 Fior. ol. Cambio proposto 135. 19) Cappelli di paglia e ceramiche per un importo di Lit. 850.000. Cambio proposto 150. PORTOGALLO — 20) Prodotti ottici per un importo di 500.000 escudos (contro importazione di olio di trementina). Cambio proposto L. 500 per doll. U.S.A. 21) Macchine per un importo di 500.000 escudos circa. Cambio proposto 22.

SVEZIA — 22) Fari per automobili per un importo di 40.000 Kr. sv. cir.

BOLLETTINO DEL 22 OTTOBRE 1948

Ditte esportatrici dei prodotti sottoidicati cercano contropartite in importazione:

AUSTRIA — 1) bronzine per un importo di 3.400.000 Lit. Cambio da convenirsi; 2) fornimenti di orologeria per un importo di 5.000.000 di lire circa. Cambio richiesto L. 35 per scellino.

BELGIO — 3) vini per un importo di Frbl. 5-600.000. Cambio proposto 1150 trattabili; 4) accessori auto per un importo di 300-350.000 Frbl. Cambio proposto 12. Già iniziate trattative col contraente estero; 5) acquavite di moscato a 50° per un importo di Frbl. 14.600. Cambio da convenirsi. Già iniziate trattative con il contraente estero.

FRANCIA — 6) macchine per un importo di 20-30 milioni di franchi. Cambio proposto 200.

SVEZIA — 7) merce imprecisata per un importo di Krsv. 150.000. Cambio proposto Lit. 95; 8) ortofrutticoli per un importo di Krsv. 200-250.000. Cambio proposto 105.

SVIZZERA — 9) pelli di capretto conciate per un importo di frsv. 54.000. Cambio proposto 140. Già concluse trattative col contraente estero; 10) macchine per un importo di 40 mila frsv. Cambio proposto 137.

Ditte importatrici dei prodotti sottoidicati cercano contropartite in esportazione:

BELGIO — 11) metalli per un importo di 8.000.000 di frbl. Cambio proposto 11,50; 12) stracci lana e cotone per un importo di 2-3 milioni di frbl. Cambio proposto 11,50. Già iniziate trattative con il contraente estero; 13) luppolo per un importo di 105.000 frbl. Cambio proposto 11,50. Già iniziate trattative col contraente estero.

FRANCIA — 14) arachidi sgusciate per un importo considerevole.

OLANDA — 15) bestiame per un importo complessivo di HFL. 300.000. Cambio proposto Lit. 165-175 per fiorino olandese.

PORTOGALLO — 16) merci varie per un importo di 30.000 dollari. Cambio da stabilirsi.

SPAGNA — 17) sughero per un importo di Lit. 10 milioni. Cambio Lit. 22 per pesetas (massimo). Già iniziate trattative col contraente estero.

SVIZZERA — 18) macchine per un importo di Frsv. 75.000. Cambio proposto 134,50. Già iniziate trattative col contraente estero; 19) macchine per un importo di 40.000 frsv. Cambio proposto 132,50.

SCAMBI CON L'AUSTRIA

La borsa di compensazioni recentemente istituita presso la Camera di Commercio del Tirolo: *Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol - Innsbruck - Meinhardstrasse 14*, comunica che l'Ufficio Consultativo è a disposizione di tutti gli italiani che comunque siano interessati a stabilire rapporti commerciali con l'Austria.

Detta Camera di Commercio segnala le seguenti possibilità di importazione e di esportazione:

Merci che si desidera esportare verso l'Italia.

Legname, casse, stie per frutta, mobili, pali telegrafici, cellulosa, magnesite sintetica, magnesite calcinata, mattoni di magnesite, terra di porcellana, caolino, grafite, stanghe di ferro e di acciaio, acciaio speciale, filo cilindratore di ferro e di acciaio, falci e falcetti, lame di sega, lime e raspe, viti e bulloni, funi di metallo, macchine, apparecchi e le loro parti (pompe, macchine idrauliche, motori, caldaie, forni), macchine ed apparecchi elettrici e le loro parti (motori, trasformatori, apparecchi da saldare, contatori ed apparecchi misuratori) carta, cartone, libri, stampe, note di musica e note litografate, riviste ed altre pubblicazioni periodiche, strumenti musicali, vetro e merci di vetro.

Merci che si desiderano importare dall'Italia.

Limoni, arance, mandarini, mele, verdura fresca, olio da tavola, semi di erbaggi, semi di erba, piante fruttifere, fibre vegetali per la fabbricazione di spazzole e di scope, canapa grezza, canapa pettinata, stoppa di canapa, tessuti di canapa, seta grezza, cascami di seta, cascami di tessuti di seta, mercurio.

CAMERA DI COMMERCIO INTERNAZIONALE

ASSISTENZA IN DANIMARCA agli associati

La Camera di Commercio Internazionale informa che la Sezione Danese di Copenhagen K. - Borsen - è a disposizione degli Associati che si recano in Danimarca per assisterli durante il loro soggiorno e per fornire informazioni in materia commerciale economica ecc.

FIERE e MOSTRE

BARI. — Alla Borsa Scambi della Fiera del Levante ha già iniziato il suo funzionamento l'Ufficio Informazioni Commerciali, a gratuita disposizione di coloro che nell'interno della Fiera e fuori di essa desiderino stringere contatti e relazioni per la vendita o l'acquisto di merci e prodotti, o conoscere elementi nazionali ed esteri di rilevante interesse per le loro produzioni. Le richieste e le offerte degli interessati potranno far capo direttamente al suddetto Ufficio, od essere trasmesse tramite la Camera di Commercio di Torino.

rio, zolfo, piriti di zolfo, macchine, apparecchi elettrici e le loro parti, autovetture e le loro parti, motori a combustione e le loro parti, raggi di bicicletta e parti di bicicletta, essenza d'olio, acido citrico, acido tartarico, acido solforico.

PUBBLICAZIONI DELLA CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA PER LE AMERICHE

Nell'intento di fornire agli operatori con le Americhe degli utili manuali di consultazione, la Camera di Commercio Italiana per le Americhe ha edito i seguenti volumetti:

«Quaderni di informazione commerciale»:

I documenti doganali per le spedizioni nelle Americhe. — (Seconda edizione aggiornata) prezzo di vendita al pubblico L. 450 la copia (L. 325 per le ditte associate) aggiungere in più L. 30 per spese di spedizione.

Interpretazione di termini commerciali internazionali. — (Terza edizione aggiornata) prezzo di vendita al pubblico L. 200 la copia (L. 135 per le ditte associate) aggiungere in più L. 30 per le spese di spedizione.

In corso di stampa:

Panorami americani: Il Venezuela. — Profilo dell'economia del Paese corredato di tavole statistiche e indicante le possibilità di scambi con l'Italia.

In preparazione:

I regolamenti degli Stati Uniti in materia di importazioni alimentari. Modalità per la registrazione dei marchi di fabbrica e dei brevetti nelle Americhe.

Per l'acquisto delle pubblicazioni rivolgersi alla CAMERA DI COMMERCIO ITALIANA PER LE AMERICHE - Piazza G. G. Belli 2, Roma.

ROMA — Sono già iniziate le prenotazioni alla Terza Mostra Campionaria di Roma che si svolgerà dal 28 maggio al 12 giugno 1949. L'immediata prenotazione allo spazio porta a numerosi vantaggi di cui gli interessati potranno prendere visione presso la Camera di Commercio di Torino.

ELENCO BILANCI

CONSULTABILI

PRESSO L'UFFICIO STUDI CAMERALE

(III ELENCO)

Soc. Elettrica della Sicilia, 1947.
Banco di Roma, 1947.
Monte dei Paschi, 1947.
Manifatture Cotoniere Meridionali, 1947.
Ist. di San Paolo, 1947.
Edison, 1945 - 1946 - 1947.
Banco di Napoli, 1947.
Stipel, 1947.
Siam, 1947.
Reggiane, 1944 - 1945 - 1946 - 1947.
Consorzio Nazionale di Credito Agrario di Miglioramento, 1947.
Italgas, 1947.
N.A.I., 1945 - 1946 - 1947.
Soc. Italiana per l'Ossigeno, 1940 - 1941 - 1942 - 1943 - 1944 - 1945 - 1946 - 1947.
Liquigas, 1947.

PER I COMMERCianti CHE SI RECANO NEGLI STATI UNITI

Il «Notiziario Camerameriche» comunica:

La rivista americana *Exporter*, con uffici a New York, 386 Fourth Avenue, ha organizzato un servizio di assistenza per i commercianti esteri che si recano negli Stati Uniti. Tale ufficio dà notizia dell'arrivo alle ditte americane interessate e mette la sua sede a disposizione dei commercianti esteri per il recapito della corrispondenza.

Le persone che abbiano interesse ad avere lettere di presentazione per la rivista in oggetto potranno rivolgersi agli Uffici centrali della Camera di Commercio Italiana per le Americhe, in piazza G. G. Belli, 2 - Roma.

Una novità nel campo dell'automobile

Potenza e qualità del motore sono doti che interessano l'automobilista esperto ed occorre una certa conoscenza della meccanica per apprezzarle. La massa degli automobilisti (e dei pedoni) ammira l'esterno, la linea della carrozzeria, l'interno lussuoso come un salotto.

Abbiamo visto, nel nuovo Salone dell'Automobile a Torino, la folla raccogliersi di preferenza intorno alle «carrozze fuori serie» più che ai nudi motori e chassis. Intorno a questi c'era invece l'élite degli automobilisti, coloro che sanno riparare rapidamente una «panna». Gli altri, che nel triste e abbastanza frequente caso, si siedono su un paracarro e attendono soccorsi, preferivano discorrere delle vernici e delle fodere. Carrozze una macchina, oggi, richiede il gusto e l'esperienza di un arredatore d'ambienti o di un grande sarto. Abbiamo visto tinte combinate nel modo più impensato, come richiede il «new look» parigino: accostamenti che solo una sottile raffinatezza consente. Il rivestimento interno ha dunque un ruolo essenziale nell'eleganza della macchina: occorre che sia di tessuto resistente, lavabile, caldo e morbido al tocco per la comodità e il conforto dell'automobilista.

Un nuovo tessuto che ha questi pregi riuniti è stato presentato dalla «Magnoni e Tedeschi». Si chiama Velpanno, è una specie di velluto dal pelo morbido ed è impermeabile sul rovescio. Lo si può lavare con acqua e sapone, non assorbe polvere e dura eternamente, assicura chi l'ha provato.

Abbiamo visto il Velpanno rivestire gli interni della berlina di lusso, presentata da Ghia, le «Giardinette» della Monterosa, i pullman di lusso di Viberti e quelli di linea della C.I.A.T. Il Velpanno copre pure il seggiolino dell'Alfa Romeo di Wimille, vincitore del Gran Premio d'Italia e del Gran Premio di Monza 1948: fu questo il miglior collaudo ed un tipo simile di tessuto è stato adottato dalle Case americane.

Lo stand «Magnoni e Tedeschi» nel Salone dell'Automobile ha esposto i prodotti Velpanno per automobili in tutti i tipi e colorazioni, campionario di un'industria che fa onore all'Italia.

S.A. MAGNONI E TEDESCHI

STABILIMENTI: CAFASSE • T. NOLE • SEREGNO • BERGAMO • SALUZZO

Esportazione in tutto il mondo

TORINO
MILANO

FODERAMI - GABARDINES - LANERIE
COPERTE - TAPPETI - SÈTERIE
VELLUTI PER ARREDAMENTO - AUTOMOBILI
STOFFE PER MOBILI - GOBELIN
TESSUTI TECNICI - STAMPERIA
FILATI FANTASIA - CILINDRATI



SAMIT

S.A. MANIFATTURA ITALIANA TAPPETI - STABILIMENTO IN BORGOSIESIA

TAPPETI DA TERRA - TAPPETI PER AUTO - NAVI - TRENI



1872

vermouth

grassotti

torino

IL MONDO OFFRE E CHIEDE

La Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Torino e « Cronache Economiche » non assumono responsabilità per gli annunci qui di seguito pubblicati

ARGENTINA

Export Import Service D. Lille
Lavalle 357 - BUENOS AIRES
Desidera allacciare rapporti commerciali con ditte italiane interessate ad effettuare importazioni od esportazioni con l'Argentina (corrispondenza in inglese).

Manufacturer Industrial Argentina
25 De Mayo 316 - BUENOS AIRES
Offre crema di caffè concentrato (Per prezzi, modalità di pagamento ed altri dati rivolgersi all'Ufficio Commercio Estero della C. di C. di Torino). (corrispondenza in spagnolo).

Frascara & Cia.
Av. Corrientes 3869 - P. O. B. 1252 - BUENOS AIRES
Chiede di comprare regolarmente: aniline acide basiche e dirette, in particolare quelle nere, in forme concentrate per industrie. Importa pure: tubi ed accessori in ferro battuto per installazioni domestiche di acqua e gas; fili di ferro e acciaio di 2 millimetri di diametro (n. 14) od anche maggiori; lastre di ferro in genere; tiranti di ferro doppio T profilo normale per costruzioni; viti di ferro per metalli; viti a capocchia piatte per legno; rotaie usate; ferro in sbarre rotondo, quadrato o in lastre di più di 40 millimetri di spessore, anche se di scarto, purché la proporzione del carbonio sia minore del 0,24 % e quella del manganese del 1,00 %; ferro rotondo in rulli, da 5 a 12 millimetri di diametro, preferibilmente di qualità bianca, adatto per trafile; lastre ondulate di fibrocemento; lastre corrispondenza in spagnolo).

Egidio Colombo Leoni
San Lorenzo 1682 - ROSARIO
Desidera prendere contatti con esportatori e fabbricanti italiani disposti affidare rappresentanze per l'Argentina: tubi neri e galvanizzati; filo metallico galvanizzato liscio e con spine e ovale ad alta resistenza; lastre nere di ferro; idem galvanizzato con scianalatura; ferro di diversi tipi e altri prodotti metallurgici (corrispondenza in spagnolo).

Hierca Soc. Comercial, Petrullo Hnos & Cia.
Calle San Lorenzo 1728 - ROSARIO
Importa: accessori per tubature nere, marca A. F. L. (italiani), o simili con bordi; tubi neri con o senza giunture; tubi lisci di acciaio; valvole e rubinetti di bronzo per acqua e vapore (corrispondenza in spagnolo).

Aristides Possidoni
Casilla Correo 201 - BUENOS AIRES
Importa: ferramenta in generale (pinze, tronchesini, chiavi a rullino e fisse, trapani, tenaglie, ecc.); pallini in acciaio; ossido di alluminio (corrispondenza in italiano).

Laboratorio « Oremus »
Casilla de Correo 3770 - BUENOS AIRES
Esporta vaccini per febbri aftose e vaccini per ovini e suini e ne offre rappresentanze (corrispondenza in spagnolo).

Hertig & Cia.
Perù, 1534 - BUENOS AIRES
Importa: compressori ad aria; gruppi elettrogeni; motori a olio pesante; trasformatori; pompe centrifughe; strumenti di misura e precisione; interruttori automatici; installazioni e macchine frigorifere (corrispondenza in spagnolo o francese).

Casa Romano
Rioja 1040 - ROSARIO
Chiede di entrare in relazione con ditte fabbricanti di macchine per lavare (corrispondenza alla Camera di Commercio Italiana - Paraguay 1110, Buenos Aires).

AUSTRIA

Georges Christianovich
IV, Margaretenstrasse 9 - VIENNA
Esporta: strumenti musicali (violini, archi per violini, chitarre, flauti, corni da segnale per caccia, tromboni a coulisse); trombe per segnali acustici; corni per militari e pompieri (corrispondenza in tedesco).

BELGIO

Paul Stevens & Co.
Kipdorp 21 - ANVERSA
Importa: acido formico 85 %; tricloroetilene; cremortartaro; articoli finiti in alabastro fiorentino; recipienti in vetro per olio capacità 200 litri; ottone in lingotti esenti da manganese e alluminio. Desidera prendere contatti con fabbricanti esportatori italiani. Esporta: potassa caustica; carbonato di potassa; fenolo, acido benzoico, emidride italcica; acetone Hexaméthylène tetramine. Desidera prendere contatti con importatori consumatori italiani (corrispondenza in francese e in inglese).

CIPRO

M. A. Mouzalas & Co.
32-33 Kykko Avenue - NICOSIA
Esporta pelli di lucertola e di serpente (corrispondenza in inglese).

CECOSLOVACCHIA

Jan Rataj
V. Zirovnice 122
Desidera mettersi in contatto con fabbricanti italiani di: macchine per la fabbricazione di bottoni madreperla; trapani semi-automatici per conchiglie « Trocas » (corrispondenza in francese, inglese e tedesco).

ECUADOR

Luis A. Noboa N.
Malecon 1100 - Apartado 529 - GUAYAQUIL
Esporta: cacao e caffè ai seguenti prezzi: cacao dollari U. S. 43. Cif Genova; caffè dollari U. S. 16. Cif Genova. Per ulteriori informazioni rivolgersi all'Ufficio Commercio estero della C. di C. di Torino (corrispondenza in spagnolo).

Guillermo J. Wagner
M. V. Rendon 424 - Apartado n. 953 - GUAYAQUIL
Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani di tessuti di lana disposti affidare rappresentanze per l'Ecuador (corrispondenza in spagnolo).

EGITTO

Jacques S. Levi
P. O. B. 1362 - CAIRO
Importa: telai automatici per tessere lana, seta e cotone; macchine per maglieria e calze; relativi accessori (corrispondenza in italiano).

FRANCIA

Société Generale de Gravure
Passage du Grand-Cerf 50 - PARIS (2°)

Importa: macchine e articoli per legatorie; macchine a mano per numerare; pinze cucitrici e punti, ecc. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani disposti affidare rappresentanza esclusiva per la Francia (corrispondenza in francese).

Etablissements V.ve Louis De-clercq
Rue de Collège 193 - ROUBAIX
Fabbricante esporta: vernici speciali per la tessitura dei cardati; vernici per macchine e utensileria delle tessiture e delle filature. Desidera prendere contatti con fabbricanti tessili italiani interessati alla importazione di questi prodotti (corrispondenza in francese).

Etablissements Gueynier & Cie.
Quai Saint Vincent 29-30 - LYON
Fabbricante-esportatore giocattoli specializzato utensileria da cucina per bambini; servizi da caffè; cocktail; piatti; posate, ecc. Desidera prendere contatti con magazzini di vendita italiani. Importerebbe altri tipi di giocattoli smerciabili in Francia. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani per eventuale scambio (corrispondenza in francese).

Ateliers D'Etalages Modernes
Boulevard Saint-Ruf - AVIGNON (Vaucluse)
Importa: macchine da caffè espresso per bar. Desidera prendere contatti con fabbricanti italiani disposti inviare documentazione e cataloghi per eventuale rappresentanza (corrispondenza francese o italiana).

J. Georgeours
Rue Royale 88 - VERSAILLES (Seine & Oise)
Importa filati di cotone (materia prima cotone egiziano o americano) n. 40/1, 50/1, 60/1 sistema metrico. Desidera prendere contatti con filature italiane specializzate (corrispondenza in francese).

GERMANIA

Deutsch-Westafrikanische Handelsgesellschaft
Raboisen 72 - AMBURGO I.
Importa lucchetti e desidera prendere contatti con fabbricanti italiani specializzati esportazione Ovest Africano (corrispondenza in francese).

« Capama » Vorstaher & Bunger
Kunstlederwerk - LAUFENBURG (Baden)
Fabbricante esportatore cuoio imitazione « Acroled ». resistente particolarmente indicato per sellai, rilegatori, per carrozzeria, per la fabbricazione di borse e borsette in genere, desidera prendere contatti con Case italiane importatrici (corrispondenza in francese).

Fritz Beneke
42, Förster Str. - BERLINO
Desidera mettersi in relazione con ditte italiane costruttrici di « Accessori per auto e moto » e ne chiede i cataloghi (corrispondenza in francese).

Oscar Sarhage
Stammhaus Ehlenrupper Weg. 58 - BIELEFELD (21a)
Importa foglie di menta e fiori di camomilla (corrispondenza in tedesco).

Johannes Berndt Nfl.
Spiralstrasse 11 - HAMBURG
Desidera entrare in relazione con

CAPAMIANTO

SOCIETA PER AZIONI

T O R I N O

VIA SAGRA DI SAN MICHELE N. 14

Catello Tribuzio

FABBRICA ITALIANA DI VALVOLE PER PNEUMATICI

TORINO

VIA COAZZE, n. 18

TELEFONO 70.187

VERMUT - LIQUORI

TORINO

REGINA MARGHERITA - Tel. 79.034

C^{te} Chazalettes & C.

COSTRUZIONI

SAVARA

S. R. L.

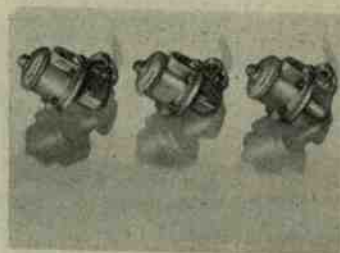
MECCANICHE



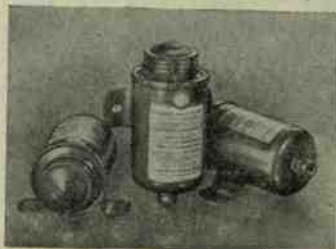
Martinelli meccanici demoltipl.



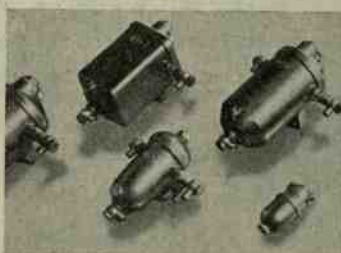
Martinelli meccanici semplici



Pompe a benzina



Serbatoi freni idraulici



Filtri nafta e benzina



Autopulitori Semundat

VIA TIZIANO 20 - TORINO - TELEFONO 690.272

ditte italiane fabbricanti di tessuti di cotone, lana, seta e seta artificiale (corrispondenza in tedesco).

«Metro» Chem. Produkte
Dechbottenstrasse 34a - (13a) REGENSBURG 2
Esportano colori per l'industria tessile, e desiderano entrare in relazione con tessitori italiani e agenti ben introdotti in tale ramo (corrispondenza in tedesco).

GRECIA

George Katsikadellis
Alkeou Street 2 - MYTILENE
Importa articoli per dentisti (specialmente dentiere) e macchine da scrivere (corrispondenza in francese).

«Medica» Const. Nicolaidis
M. Camariotou 1-3 (Ilyssia) - P. O. Box 195 - ATHENS
Importa macchine speciali per riempire e fabbricare cachets. Desidera mettersi in contatto con fabbricatori esportatori italiani (corrispondenza in francese).

Z. Th. Laoutari
43 Socrates Str. - ATHENS
Desidera mettersi in rapporto d'affari con fabbricatori di tessuti di cotone, rayon, lana, filati di lana, filati cucirini (corrispondenza in francese).

KENYA

J. Jagjivan
P. O. Box 439 - KISUMU
Importano: articoli di profumeria; preparati per toaletta; etichette ed articoli decorativi per bottiglie ad uso toaletta; biciclette; grammofoni; bottiglie ed articoli di vetro; accessori elettrici; articoli di smalto, ecc. (corrispondenza in inglese).

INDIA

Lachhi Ram Dalai & Co.
Katra Lachhi Dalai - Nai Sarak - DELHI
Importano tappeti lana di fabbricazione italiana e tessuti di lana (corrispondenza in inglese).

MADAGASCAR

E. Ramahandry
Boite Postale 431 - TANANARIVE
Importante Casa d'importazione e rappresentanza desidera prendere contatti con fabbricatori italiani di tessuti di cotone, lana, seta e lino; manufatti di cotone; tappezzerie in carta; articoli in metallo in genere; con industrie metallurgiche e siderurgiche; con produttori di materiale da costruzione che desiderino esportare e ricercino sbocchi nel Madagascar. Richiede offerte dirette dettagliate e campionate (corrispondenza in francese).

NIGERIA

Suberu & Brothers
1 Labinto Street - LAGOS
Esportano: fagioli; pepe (corrispondenza in inglese).

OLANDA

J. A. Magnus
Postbus 983 - AMSTERDAM - C.
Esporta: ogni genere di lingotti in bronzo da cannoni ed altre leghe metalliche (rame, fosforo, rame al manganese, metallo al manganese, ecc.). Importa: ogni genere di rottami di metalli non ferrosi, specialmente ceneri ed altri residui (corrispondenza in inglese).

PORTOGALLO

Egon Orbaoh
Rua Augusto Gil, 37 - LISBONA
Desidera mettersi in contatto con fabbricatori italiani di: articoli di profumi; carta igienica; siringhe; colori (corrispondenza in francese).

STATI UNITI

Mercator Corporation
513 Penn Street - P. O. Box 142 - READING PENNA
Esportano: caldaie a vapore; soffiatori per fuliggine; riscaldatori; pulitrici; per tubi ed equipaggiamento per lavori di dilatazioni; economizzatori; ventilatori ad induzione; ventilatori a tiraggio forzato; macchine a vapore; complessi di generatori per macchine a vapore; generatori; turbo generatori; turbine a vapore; complessi turbo generatori; condensatori; pompe alimentazione per caldaie; pulsometri; misuratori per livelli d'acqua; regolatori per pompe e controlli; becchi per olio; riscaldatori ed accessori; fornaci; depuratori per acqua; trattamento dell'acqua alimentazione caldaia; macchinario per sottoporre a processo di lavorazione; macchinario industriale (corrispondenza in inglese).

Lamborn & Company Inc.
99 Wall Street - NEW YORK 5
Esportano: zucchero raffinato e non raffinato; melassa (corrispondenza in inglese).

Robert W. Hunt Company Engineers - Inspection, Tests & Consultation

59 Murray St. - NEW YORK 7
Questa organizzazione è specializzata per esaminare, collaudare, acquistare materiale tecnico ed equipaggiamento industriale ed altro, anche a quello che si riferisce ad ERP. Uffici in America, Canada, Londra (corrispondenza in inglese).

Pan American Commerce Inc. - Engineering Building
205 W. Wacker Drive - CHICAGO 6 - Ill.

Esportano fibra ramie decorticata (corrispondenza in inglese).

TANGERI

Comptoir Suisse A. Ropraz
Rue de la Tannerie 7-9
Importa apparecchiature elettriche per doccia. Desidera prendere contatti con fabbricatori esportatori italiani. Chiede offerte dettagliate (corrispondenza in francese).

TURCHIA

Joseph Della-Tolla & Marino Lazarovich
Nomico Building 15-16 - Mumhane Caddesi, Galata - ISTANBUL
Importa: macchine ed impianti per la fabbricazione della conserva di pomodoro (corrispondenza in francese).

Ismail Pakoglu
Mimar Kemalettin Caddesi n. 66 - IZMIR
Esporta: fave; fagioli bianchi; miglio bianco; semi di canapa; lenticchie; semi di lino; semi di girasole. (Per prezzi e condizioni di vendita rivolgersi all'Ufficio Commercio Estero della C. di C. di Torino) (corrispondenza in francese).

Garanti Kontuari Ltd. Sti.
Posta Kutusu: 480 - ISTANBUL
Importa: macchine agricole, industriali, tessili, ecc.; materiali da costruzione; articoli elettrici e diversi; articoli casalinghi e sanitari; strumenti chirurgici e dentistici, apparecchi Roentgen; autoveicoli industriali e commerciali; carta e cartoni di ogni genere; tessuti di ogni specie; prodotti chimici e farmaceutici; essenze, ecc. (corrispondenza in italiano).

OFFERTE, RICHIESTE, RAPPRESENTANZE

PIETRO PARISI - Torino, corso Raffaello 12 - Cable address: «Importagent» - Codes ABC 6th and 7th Ed. Phone: 60-566.

Sole Agencies required for selling in Italy: cacao and by-products, honey, glucose, powder milk, and other raw materials for confectionery.

Organizzazione Rappresentanze Industriali sede in Torino introdotta industrie siderurgiche, metalmeccaniche, chimiche, Piemonte e Liguria, assume rappresentanze nazionali ed estere, articoli interessanti industrie predette come: macchinari, forni, apparecchi di misura e controllo, acciai e leghe speciali.

Scrivere redazione «Cronache Economiche».

Ditta «Mamma Rachele» di Lonato (Brescia), via S. Antonio 3, fabbrica di confezioni per bambini, cerca rappresentante sulla piazza di Torino per la vendita dei suoi prodotti, sia di lusso che comuni.

Ditta «La Valsugana», Industria conserve alimentari di Strigno (Trento), cerca rappresentante per il collocamento in questa Provincia dei suoi prodotti particolarmente pesci ed ortaggi conservati.

Ditta «Ligne» di Schio, via Pasini 73, specializzata nella produzione di articoli casalinghi in legno e particolarmente delle pinzette ferma biancheria e portabiti per armadio, cerca persona alla quale affidare la rappresentanza per la vendita dei suoi prodotti nella nostra zona.

Ditta Luperegi di Empoli, Via Fiorentina 46, cerca rappresentante bene introdotto presso commercianti e fabbricatori di mobili, per il collocamento dei propri manufatti: pomi e maniglie in cristallo da applicarsi ai mobili.

La Ditta Maggi Bortolo, Scandolara (Cremona) desidera mettersi in contatto con Ditta piemontese che siano in relazioni di affari con l'Australia.

L'Istituto Nazionale per il Commercio Estero di Roma aliena, mediante vendita libera a chiunque ne faccia richiesta: due lotti di lamierino magnetico, al prezzo di L. 425 al kg. per il tipo da trasformatore e L. 250 al kg. per tipo dinamo; 90 lotti di materiali vari di provenienza alleata (manici di legno, punte da trapano, frese, manometri, cavi di acciaio, travi di ferro, seghe, cuscinetti a sfere, bulloni di acciaio, lampade a carburo, cavetti elettrici, nastro isolante, detonatori, ecc.). Gli interessati dovranno far pervenire le richieste all'Ufficio Segreteria dell'Istituto predetto in Roma, via Principe Amedeo II/A. Lo elenco completo delle merci di vendita, prezzi e condizioni in visione presso la Camera di Commercio di Torino.

L'Istituto Nazionale per il Commercio Estero aliena mediante vendita all'istituto in Roma, via Principe Amedeo II/A. Condizioni di vendita in visione presso la Camera di Commercio di Torino.

L'Istituto Nazionale per il Commercio Estero di Roma mette in vendita libera a chiunque ne faccia richiesta due lotti di billette e lingotti al prezzo di L. 43 e L. 50 il kg.; un lotto di corde di cocco al prezzo di L. 250 il kg.; numerosi lotti di prodotti chimici e farmaceutici vari. Condizioni di vendita, dati tecnici, prezzi, in visione presso la Camera di Commercio di Torino.



**GENERAL
EXPORT**

CORSO SOMMEILLER 17
TELEFONO N. 682.220
TORINO (Italy)

EXPORT . Sanitary articles. Surgical and odontological instruments, also for veterinarian use. Complete plants for hospitals. Scientific apparatus and instruments.

EXPORTATION . Articles sanitaires. Instruments chirurgiques et odontologiques aussi pour usage vétérinaire. Installations complètes pour hôpitaux. Appareils et instruments scientifiques.



CONCERIE ALTA ITALIA

GIRAUDO, AMMENDOLA & PEPINO

Amministrazione: **TORINO**

VIA ANDREA DORIA 7
TEL. INT. 47-285 - 42-007

Stabilimento: **CASTELLAMONTE**

TELEFONO 13
C. C. I. Torino 64388

TUTTE LE LAVORAZIONI AL CROMO ED AL VEGETALE



V. & F. SOZZI

Soc. per Az. Cap. L. 10.000.000 int. vers.

**TRASPORTI INTERNAZIONALI
MARITTIMI E TERRESTRI**

SEDE IN TORINO

Via Carlo Alberto 32 - Tel. 553-251/2/3/4/5 - Telegr. Spedeso

Case proprie: Alessandria - Biella - Canelli - Chieri - Fiumicino - Genova - Milano - Napoli - Prato - Roma.

Case consociate: **Chiasso**: V. e F. Sozzi S. A., Via Ai Grotti 6
Buenos Aires: I. A. T. I. - Italo Argentina
de Transportes Internacionales - Chacabuco 77

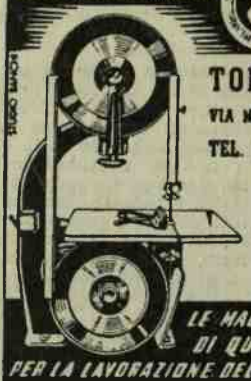
Agenzie: Bolzano - Domodossola - Fortezza - Livorno - Luino - Modane - Ponterra - Ponte Chiasso - Reggio Emilia - Savona - Trieste - Venezia - Ventimiglia.

Case alleate: Basilea - Zurigo - Bruxelles - Oslo - Stoccolma - Copenaghen - Amsterdam - Rotterdam - Berlino - Amburgo - Bratislava - Praga - Zagabria - Belgrado - Vienna - Budapest - Bucarest - Sofia - Lione - Parigi - Londra - Istanbul - Alexandria - New York - Montreal.

CORRISPONDENTI IN TUTTE LE PRINCIPALI CITTÀ ITALIANE ED ESTERE
UNA DELLE MIGLIORI ORGANIZZAZIONI PER I TRAFFICI CON L'ESTERO

SCASSA & C²

TORINO
VIA NIZZA, 83
TEL. 62.295



**LE MACCHINE
DI QUALITÀ
PER LA LAVORAZIONE DEL LEGNO**

POLVERI DA STAMPAGGIO

RESINE E

VERNICI FENOLICHE

Imper

INDUSTRIA MATERIE PLASTICHE E RESINOSE

TORINO

Stabilim.: CORSO MONTEVECCHIO 60 A

Amministrazione: VIA COLLI 24

TELEFONO 47.859



**INSECTICIDAS
INSECTICIDES
INSECTICIDES**

SPECIALES PARA AGRICULTURA
POUR L'AGRICULTURE
FOR AGRICULTURAL PURPOSES

S. A. C. I. — VIA MONGRANDO 46 — TORINO

L'eco suscitato sia in Italia che all'estero dalla nuova autovettura costruita dalla «OPES-Auto» (Officine Precisione e Stampaggio di via Salerno, 64 - Torino) dice che noi italiani siamo un popolo di notevoli capacità tecniche e soprattutto un popolo di lavoratori e che anche in mezzo a tutto il marasma del dopoguerra dimostriamo sempre vitalità, vivacità e capacità di lavoro.

A detta dei competenti, la NINFEEA 800 merita di essere presa in considerazione perché presenta soluzioni tecniche e prestazioni di primissimo ordine. Il costruttore ed il progettista, orientandosi verso la nuova tecnica dei motori, hanno osato seguire decisamente una strada diversa dalla tradizione, ottenendo una linea architettonica, sia del motore che della carrozzeria, brillante e piacevole.

La NINFEEA 800 non è ancora conosciuta come merita e ciò è dovuto al fatto che i suoi creatori, preoccupati soprattutto di realizzare un'autovettura tecnicamente perfetta ed esteticamente piacevole e confortevole, hanno sinora un poco trascurato, e non certamente per colpa loro, quella organizzazione commerciale che è necessaria per portare le nuove creazioni a conoscenza del pubblico e farle apprezzare.

La nuova autovettura è nata dopo lunghe, pazienti e minuziose esperienze, sia tecniche che pratiche. Il costruttore (Sig. Milanaccio) con competenza e perseveranza, caratteristica e pregio dei piemontesi, ha dedicato energie intellettuali e materiali per raggiungere la mèta. E gli sforzi hanno avuto il loro riconoscimento durante l'ultima grande rassegna industriale e tecnica dell'automobile, svoltasi con grande successo al XXXI Salone Internazionale dell'Automobile di Torino.

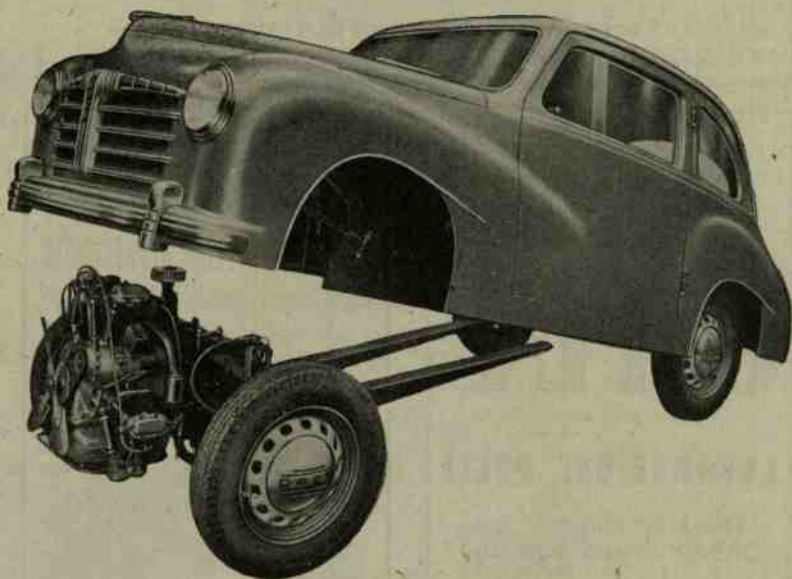
La NINFEEA 800 è da annoverarsi tra le autovetture leggere a 4-5 posti. Infatti in ordine di marcia pesa Kg. 700; caratteristica di alto pregio nella tecnica moderna dell'automobile, se pensiamo che maneggevolezza, economia, brillante comportamento su strada sono in relazione alla leggerezza dell'autovettura.

La caratteristica più importante è costituita dal suo apparato propulsore, che è a tre cilindri, stellare a 120°, analogo ai motori d'aviazione, i quali sono dei capolavori di meccanica ed attualmente segnano la direttiva più avanzata nel campo automobilistico.

Il basamento di detto motore è compattissimo ed in alluminio mentre il raffreddamento viene effettuato direttamente dall'aria, mediante l'ausilio di un semplice ventilatore ad elica. Le dimensioni di questo interessante motore, il quale fa blocco unico col cambio ed il gruppo differenziale,

LA NUOVA AUTOVETTURA

Ninfèa 800



sono di 68 mm. di alesaggio per 72 mm. di corsa, pari ad una cilindrata totale di 784 cmc.

Altra caratteristica della NINFEEA 800 è la trazione anteriore, i cui semi-assi portano alle estremità giunti a sfere omocinetiche per una corretta sterzata. Ne consegue inoltre che, a parte i vantaggi dinamici, quali la perfetta tenuta di strada, la singolare stabilità in curva e la possibilità di mantenere elevate medie, il pavimento della carrozzeria è abbassato al minimo livello, avvicinando così al piano stradale il baricentro dell'autovettura, con intuitivo miglioramento della stabilità.

La sistemazione anteriore del gruppo motore — cambio — trasmissione ha permesso la realizzazione di una comodissima e razionale carrozzeria, malgrado il passo di soli mt. 2,20.

La struttura della carrozzeria costituisce l'organo resistente, sia al carico statico che alle varie sollecitazioni a cui il veicolo viene sottoposto per effetto del suo moto e della natura del suolo.

Armonia ed eleganza di linea sono le caratteristiche estetiche della NINFEEA 800, abbinata ad una generosa, signorile abitabilità.

Il gruppo moto-propulsore è applicato alla carrozzeria per mezzo di due lunghi bracci a sezione scatolare che partono parallelamente dalla incastellatura che sostiene il motore, alla quale è ancorata trasversalmente la molla di sospensione.

L'angolo di sterzo è di 40° e permette un raggio di volta non superiore ai m. 4,5.

La sospensione anteriore è a ruote indipendenti, con molla a balestra trasversale e trapezio di reazione a bracci oscillanti. Essa è integrata da due ammortizzatori idraulici telescopici.

La sospensione posteriore, pure dotata di ammortizzatori idraulici regolabili, è affidata a due molle elicoidali che appoggiano su di un assale tubolare portante alle estremità i tamburi dei freni ed i perni delle ruote.

L'assale è collegato alla carrozzeria mediante due bracci di articolazione calettati sul fondo della carrozzeria con tamponi di gomma ed un'asta trasversale di stabilizzazione.

Il treno posteriore ha pertanto requisiti di peso e di inerzia minimi, avvantaggiando così la dolcezza della sospensione e la tenuta di strada. Frenatura perfetta, idraulica sulle 4 ruote e del tipo meccanico sul pignone conico del differenziale.

Altre importanti e pregevoli caratteristiche della NINFEEA 800 sono: velocità oraria massima Km. 100, serbatoio a caduta della capacità di lt. 33, che permettono una autonomia di Km. 470. Carburatore ZENIT orizzontale. Consumo medio benzina per 100 Km.: Lt. 6,90.

Si tratta dunque di una vettura utilitaria che potrebbe soddisfare qualsiasi esigenza dell'automobilista moderno.

O. M.

T. S. DRORY'S IMPORT/EXPORT TORINO

IMPORTS: Raw materials, solvents, fine and heavy chemicals.

EXPORTS: Artsilk (rayon) yarns - worsted yarns - silk schappe yarns - textile piece goods in wool, cotton, silk, rayon and mixed qualities - upholstery and drapery fabrics - hosiery and underwear - locknitt and all kind of knitted fabrics.

Office: Corso Galileo Ferraris 57, Torino

Cables: DRORIMPEX, Torino

Telephone: 45.776

Code: BENTLEY'S SECOND

*Le classiche marche
dei prodotti*

SALIP

S. p. A.

LAVORAZIONE PELLI

AMMINISTRAZIONE:
TORINO - Piazza Solferino, 7

STABILIMENTO:
RIVAROLO CANAVESE (Torino)



"SILVANIA",

CAPRETTI AL CROMO COLORATI
NERI - VERNICIATI NERI

"CREOLE",

SIMIL CAPRETTI COLORATI e NERI

F.I.L.P.

FABBRICA ITAL. LIME DI PRECISIONE

Società Anonima - Capitale Sociale L. 40.000.000



Sede Sociale ROMA

Amministr. e Stabilim. CASCINE VIGA (Torino)
Tel. 79126 - 79127 - Casella Postale 373 Torino
Telegrammi FILPLIME - TORINO



LIME DI TUTTI I TIPI E PER TUTTI GLI USI

UTENSILERIA IN GENERE PER MECCANICI
E FALEGNAMI

LAME DI OGNI TIPO E DIMENSIONE
PER METALLI - LEGNO - CARTA - CUOIO
TABACCHI E PER QUALSIASI ALTRO USO

CHIAVI FISSE - CHIAVI A BUSSOLA E
POLIGONALI - CHIAVI SERRATUBI
E A RULLINO

SILESIA

Società Italiana Lavorazioni e
Specialità Industriali Arsenicali

SOCIETÀ ANONIMA

TORINO



*Prodotti chimici ed esche prepara-
rate per la lotta antiparassitaria in
agricoltura e per la disinfezione a
carattere sanitario.*

*Prodotti arsenicali per pitture sot-
tomarine antivegetative. - Arsenicali
e Arseniti per Industria.*



UFFICIO VENDITA:

VIA MONTECUCCOLI N. 1
TELEFONO 51.382

IMES

COMPAGNIA ITALIANA PER GLI SCAMBI
E RAPPRESENTANZE CON L'ESTERO

Sede: TORINO

Corso Vittorio Emanuele, 96 - Tel. 51-752

Corrispondenti:

NEW YORK, BOSTON, LONDRA, RIO DE JANEIRO, BUENOS AIRES

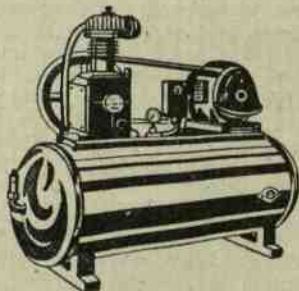
Telegrammi - Cable Address: CIMERS - TORINO

EXPORT: Woollen and cotton cloths - spun yarns - radios -
harmonicas - chemical materials - mercury - best quality wines -
olive oil - marbles - toys - gentlemen's shirts - sporting articles.

IMPORT: Raw materials for industry.

EXPORTATION: Tissus de laine et tissus de coton - flûs -
radios - accordéons - matières chimiques - mercure - vins renommés
- huile d'olive - marbres - jouets - chemiserie pour messieurs -
articles de sport.

IMPORTATION: Matières premières.

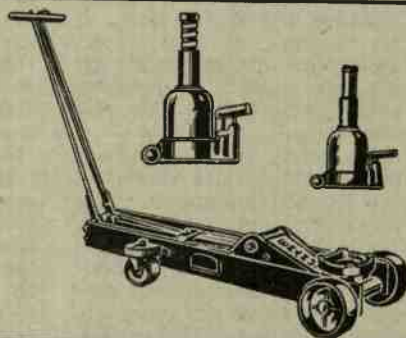


EMANUEL

VIA CANOVA, 7 - TORINO
TEL. 690.836 - 690.837 - 690.838

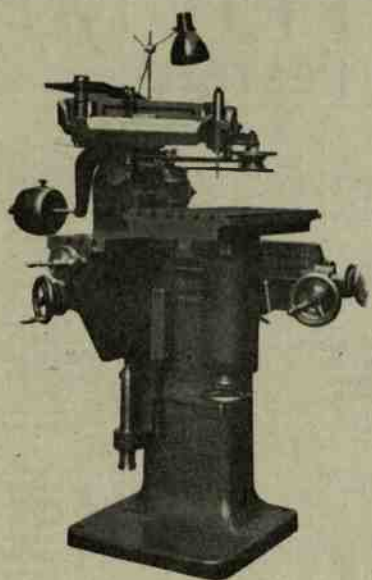
**STAZIONI SERVIZIO
ATTREZZATURE PER GARAGE**

CRICCHI IDRAULICI
SOLLEVATORI IDRAULICI
COMPRESSORI D'ARIA
POMPE PER LAVAGGIO
APPARECCHI PER GRASSAGGIO
PISTOLE PER VERNICIATURA
MARTINETTI IDRAULICI
ATTREZZI CARRI-SOCCORSO
AUTO-OFFICINE MOBILI
AUTOGRUE BENZO-ELETTRICHE



Torni e pantografi

"TROGLIA"

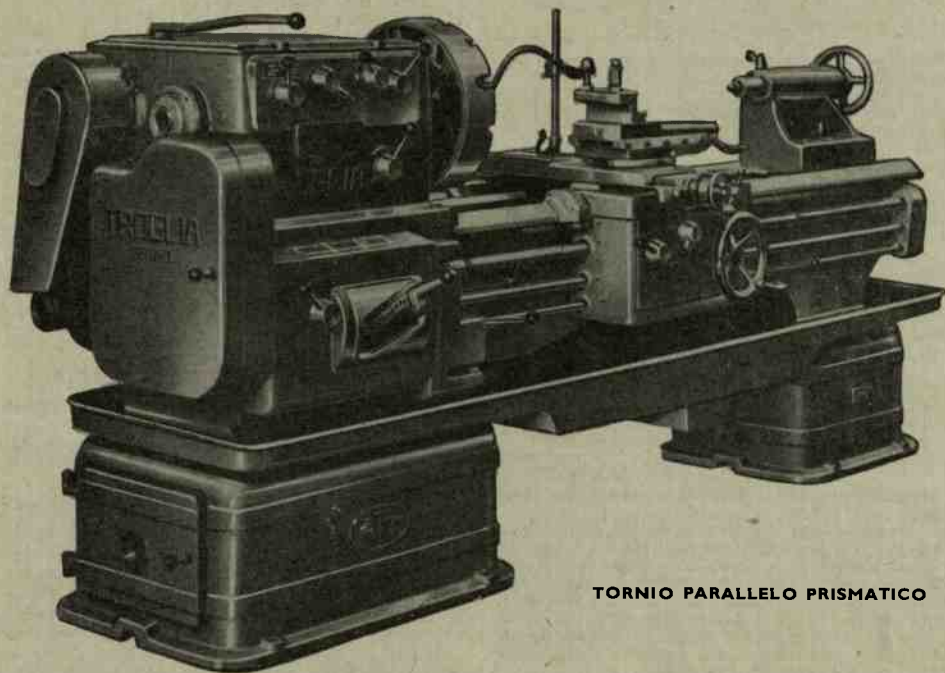


PANTOGRAFO PER STAMPI

Particolare interesse ha destato fra i numerosi visitatori della Mostra della Tecnica e della Meccanica la rassegna della vasta produzione della Soc. per az. **FRATELLI TROGLIA**, da anni specializzata nella costruzione di macchine utensili e in particolare di torni, pantografi, affilatrici, dentatrici e fresatrici.

Tra le novità presentate da questa Azienda costruttrice, che a Torino ha la sua sede in via Principi d'Acaja, n. 57, sono stati particolarmente notati i torni T.P. 15 e T.P. 20, che, per il moderno concetto costruttivo accoppiato alle spiccate caratteristiche di semplicità coi quali sono stati realizzati, sono in grado di soddisfare alle esigenze e alle economie delle industrie meccaniche.

Sono stati esposti, inoltre, tre nuovi tipi di pantografi per stamperie, da incidere e per incidere, da banco, i quali stanno incontrando il favore delle industrie interessate, che con il



TORNIO PARALLELO PRISMATICO

loro uso hanno potuto constatare come questi modelli rispondano alle varie necessità per le quali sono stati costruiti. Ad essi si deve aggiungere l'affilatrice per fresa da pantografo tipo Vaft 0.0., indispensabile per il razionale sfruttamento dei pantografi. Con tale apparecchio l'operatore ha la possibilità di dare ad ogni fresa il profilo desiderato e ogni angolo di taglio richiesto nel modo più rapido e semplice.

Altra caratteristica realizzazione della Ditta *Fratelli Troglia* di Torino è la dentatrice per generazione di ruota di alta precisione, destinata al taglio degli ingranaggi a vite senza fine. Tutti gli organi di questo apparecchio sono costruiti in acciaio speciale, termicamente trattato, rettificato e lavorato su macchine di grande precisione onde permettere esattezza, durata e silenziosità.

L'esposizione era completata da una fresatrice orizzontale per cave, la quale viene ad aggiungersi

alla serie della nota produzione di macchine di precisione che questa Azienda specializzata e attrezzata costruisce da anni con macchine speciali e personale addestrato, adatte soprattutto per le piccole e medie meccaniche. Una delle ragioni che maggiormente hanno contribuito al successo della realizzazione di questa industria è costituita da una propria organizzazione razionale e perfezionata, che la mette in condizione di controllare automaticamente i costi di produzione nei vari particolari e gruppi componenti le macchine. E' applicando tutti i concetti moderni che la Società *Fratelli Troglia* riesce ad ottenere il maggior rendimento. Ed è appunto per la fiducia che le sue costruzioni godono in Italia e all'estero che attualmente essa esporta la maggior parte della sua produzione ed è in possesso di impegni contrattuali che le assicurano una duratura efficienza lavorativa.

DISPOSIZIONI UFFICIALI PER IL COMMERCIO CON L'ESTERO

AFFARI DI RECIPROCIITÀ CON LA BULGARIA

Nel quadro dell'accordo commerciale vigente con la Bulgaria il Ministero del commercio con l'estero ha autorizzato l'ICE a coordinare il seguente affare di reciprocità:

a) Esportazione:	Dollari USA
Filati di rayon	100.000
Automobili e autocarri	150.000
Sughero in fibra e zoolite	80.000
Materiale di cancelleria	20.000
Tessuti di rayon	30.000
Macchine utensili	80.000
Apparecchi e strumenti scientifici vari	10.000
Bottoni	5.000
Biciclette gommate	20.000
Pellicole e apparecchi cinematografici	20.000
Parti di ricambio per radio	40.000
Macchine per lavori stradali	100.000
Strumenti e pezzi di ricambio per locomotive	60.000
Accumulatori di diversi tipi	60.000
Cuscinetti a sfere di diversi tipi	200.000
Alternatori, condensatori e trasformatori	10.000
Pompe e pezzi di ricambio per motori Diesel	45.000
Macchine per la fabbricazione di scarpe e pezzi di ricambio	35.000
Locomotori piccoli per decauville e motori Diesel	100.000
Elettromotori e strumenti per macchine tessili	70.000
Apparecchiature ad alta frequenza e a molti canali per le poste	150.000
Filati di cotone	250.000
Rivestimenti per macchine rotative	5.000
Pezzi di ricambio e macchine per l'industria tessile	120.000
Reti da pesca	20.000
Stacci di metallo per usi industriali	40.000
Pneumatici per autocarri e automobili	200.000
Prodotti chimici e medicinali	122.000
Fiocco tipo lana	80.000
	2.222.000
b) Importazione:	
Mais	420.000
Uova e pollame	300.000 (1)
Pelli d'agnello	150.000
Minerali di ferro	60.000
Legname	100.000
Piante medicinali	10.000
Carbone di legna	50.000
Alcole di melasso	100.000
Tabacchi	1.032.000
	2.222.000

(1) Contingente già impegnato per operazioni in corso.

L'ICE è a disposizione delle ditte interessate per fornire ogni chiarimento al riguardo.

E' da tener presente che l'ICE prende in esame soltanto domande concrete per affari effettivamente conclusi: a tal fine è opportuno che le domande stesse siano accompagnate dal benestare dell'Ufficio commerciale presso la Legazione di Bulgaria in Roma, via Cocceio Nerva 4.

Alle domande stesse, redatte, come prescritto, in carta da bollo da lire 32, dovrà essere unito il tagliando di versamento a favore dell'Ufficio del registro della tassa sulle concessioni governative di lire 1.014.

COMPENSAZIONE GLOBALE CON LA CECOSLOVACCHIA

Le competenti autorità italiana e cecoslovacche hanno dato in questi giorni il proprio consenso alla seguente compensazione globale tra l'Italia e la Cecoslovacchia:



**RUOTE GOMMATE
PER CARRELLI**
RIGOMMATURA RUOTE
Rototecnica
Torino, via Arcivescovado 5, t. 46.424



MONTACARICHI - GRU
**APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO
A MANO ED ELETTRICI**
Rototecnica
Torino, via Arcivescovado 5, t. 46.424

a) Importazione:

	Corone cecoslovacche
Acciai al cromo	20.000.000
Malto	16.000.000
Carborundum	4.000.000
Caolino	6.000.000
Birra	1.000.000
Vetro retinato	4.000.000
Cristalli per automobili	4.000.000
Bigiotterie	3.000.000
Cristallerie	4.700.000
Lavori vari in legno	300.000
Mattoni refrattari	14.000.000
Argille refrattarie	4.000.000
Carbone di legna	7.000.000

88.000.000

b) Esportazione:

Cuscinetti a sfere	50.000.000
Autoveicoli Fiat	6.000.000
Vini	4.000.000
Vermut	1.000.000
Pomodori in conserva	2.000.000
oli essenziali	2.000.000
Pectina	2.700.000
Succhi di frutta	300.000
Registratori di cassa	3.000.000
Macchine calcolatrici	4.000.000
Condensatori e parti staccate di telefoni	6.000.000
Voci per fisarmoniche	2.000.000
Celluloide	3.000.000

88.000.000

L'operazione sarà coordinata in Italia dall'ICE ed in Cecoslovacchia dall'Omnipol di Praga.

Gli interessati dovranno avviare direttamente le trattative commerciali e sottoporre quindi la proposta di compensazione specifica, in Italia, all'ICE, Roma, via Torino 107, e, da parte cecoslovacca, alla Società Omnipol di Praga.

In caso di accoglimento della proposta, l'ICE e rispettivamente la Omnipol, provvederanno a far rilasciare la licenza di esportazione o di importazione all'interessato, contro dimostrazione dell'avvenuta apertura di credito confermata irrevocabile da parte del compratore della merce.

Per ulteriori notizie gli interessati potranno rivolgersi all'ICE.

RAPPORTI COMMERCIALI CON LA REPUBBLICA DI S. MARINO

Il Ministero del commercio con l'estero, Direzione generale accordi commerciali, con circolare n. 166231 ha comunicato quanto segue:

«In base allo scambio di note intervenuto in data 5 agosto u. s. fra il Governo italiano e la Repubblica di San Marino, sono state regolate, per la durata di un anno a partire dalla data dell'accordo, le importazioni di merci estere destinate alla predetta Repubblica e le esportazioni di merci sanmarinesi verso l'estero.

I - Importazione nella Repubblica di San Marino di merci originarie e provenienti da terzi paesi.

a) Per le voci elencate nella lista A allegata e nei limiti dei quantitativi a fianco di ciascuna di esse indicati, le merci originarie e provenienti da terzi paesi potranno essere introdotte nel territorio della Repubblica di San Marino in deroga alle norme di carattere economico e valutario vigenti nello Stato italiano per l'introduzione delle stesse merci destinate al territorio italiano.

b) L'importazione delle merci suddette sarà effettuata presso la dogana di Rimini, che all'uopo sarà autorizzata dal Governo italiano a consentirla, su richiesta del Governo della Repubblica di San Marino, ai nominativi, ditte o enti, residenti nella Repubblica di San Marino, designati dal Governo sanmarinese.

c) Per tutte le altre merci non previste nella lista A succitata o eccedenti i quantitativi ivi indicati, l'introduzione nel territorio della Repubblica di San Marino resterà soggetta alle norme di carattere economico e valutario vigenti nello Stato italiano per la introduzione delle stesse nel territorio italiano.

II - Esportazione verso terzi paesi di merci originarie della Repubblica di S. Marino.

a) Per le voci elencate nella lista B allegata, le merci originarie della Repubblica di San Marino potranno essere esportate verso terzi paesi in deroga alle disposizioni di carattere economico e valutario vigenti nello Stato italiano per l'esportazione delle stesse merci originarie dall'Italia.

b) L'esportazione delle merci suddette sarà effettuata presso la dogana di Rimini, che all'uopo sarà autorizzata dal Governo italiano a consentirla, su richiesta del Governo della Repubblica di San Marino e in base a certi-

ficato di origine rilasciato per le merci stesse dalle competenti autorità di detta Repubblica di San Marino ai nominativi, ditte ed enti, residenti nella Repubblica di San Marino designati dal Governo sanmarinese. Il certificato di origine delle merci originarie della Repubblica di San Marino ammesse all'esportazione verso terzi paesi dovrà essere vidimato dall'autorità consolare italiana accreditata presso la Repubblica stessa.

c) Per tutte le altre merci originarie e provenienti dalla Repubblica di San Marino, non previste nella lista B succitata, l'esportazione verso terzi paesi resterà soggetta alle disposizioni di carattere economico e valutario vigenti nello Stato italiano per l'esportazione delle stesse merci originarie e provenienti dall'Italia».

LISTA A

Merci da importare dall'estero nella Repubblica di San Marino

Categoria della tariffa doganale	Merce	Contingente
I	Animali vivi	capi 100
II	Carni, brodi, minestre e uova	tonn. 50
III	Latte e prodotti del caseificio	» 50
IV	Prodotti della pesca	» 50
V	Zuccheri	» 50
VI	Cereali e derivati	» 10
VII	Ortaggi e frutta	» 0,1
VIII	Bevande	» 0,1
—	Caffè	» 15
—	Cacao	» 20
—	Spezie	» 1
X	Semi e frutti oleosi	»
XI	Olii e grassi per uso industriale	» 150
XIII	Cotone greggio	» 100
XIV	Lana	» 15
XVIII	Semilavorati di ferro e di acciaio	» 100
»	Ghisa in pani e rottami	» 100
XIX	Rame e sue leghe	» 1
XX	Altri metalli comuni e loro leghe	» 2
XXV	Parti di fucili da caccia	» 0,1
XXVI	Autoveicoli	n. 5
XXVII	Carbon fossile e coke	tonn. 200
XXXII	Legno rozzo e segato	» 10
XXXIV	Materie di intaglio e da intarsio	» 0,1
XXXV	Carburanti (eccetto benzina)	» 50
»	Colofonia	» 25
»	Altri prodotti	lire 10.000.000
XXXVII	Prodotti chimici organici e inorganici	» 10.000.000
XXXVIII	Concimi	tonn. 100
XL	Medicinali e prodotti farmaceutici	lire 15.000.000
XLIII	Gomma elastica e gutta-perca	tonn. 5
XLIV	Carta da macero, cellulosa, pasta di legno	» 600
XLV	Strumenti musicali	» 0,1
XLVIII	Mercerie, balocchi e bambole	» 0,1
XLIX	Materie vegetali	» 0,5
L	Materie animali	» 0,1
LI	Prodotti diversi	» 0,1

N.B. — L'utilizzo dei contingenti di lana, cotone e semi oleosi resta subordinato ad accordi tra le Amministrazioni finanziarie dei due paesi in quanto i relativi prodotti sono gravati in Italia da imposte di fabbricazione.

LISTA B

Merci da esportare dalla Repubblica di S. Marino.

Armoniche e fisarmoniche; armi da caccia; articoli di abbigliamento; ceramiche; dolciumi; animali da cortile; maglierie; medicinali; mobili e serramenta; salumi; saponi; spaghi e cordami; pellicerie; vernici; vini.

PREZZI ALLA PRODUZIONE DEI PRODOTTI AGRICOLI (Prov. di Torino - Settembre 1948)

PRODOTTI VARIETÀ E QUALITÀ	Unità di misura	Prezzi legali a fine mese	Prezzi effettivi media mensile
Fruumento naz. tenero, base 75 Kg. p. hl. sino all'1 % imp. reale	q.le	6.250	8.800
Segale comune naz. base 68 Kg. per hl.	»	6.250	7.300/7.620
Granoturco naz. umidità base 16 %	»	3.500	6.520/6.900
Avena nostrana	»	—	4.000
Patate qualità pregiata	»	—	2.000/2.080
Insalate verdi	Kg.	—	60
Sedani	»	—	20
Agiio secco	»	—	95
Cipolle gialle	»	—	17
Carote nostrane	»	—	23
Spinaci nostrani	»	—	40
Cavolfiori nostrani	»	—	20
Vino	Hl.	—	7.000
Fieno maggengo 1ª qual.	q.le	—	2.300
Buoi 1ª qualità (peso vivo)	Mg.	—	3.200
Vacche 1ª qualità (peso vivo)	»	—	2.300
Vitelloni 1ª qual. (peso vivo)	»	—	3.400
Suini grassi 1ª qualità (peso vivo)	Kg.	—	450/497
Ucva naz. 1ª scelta (al cento)	»	—	3.416/3.500
Conigli (peso vivo)	Kg.	—	225/235
Polli (peso vivo)	»	—	530/540

PREZZI DEI MEZZI DI PRODUZIONE PER AGRICOLTORI (Prov. di Torino - Settembre 1948)

PRODOTTI VARIETÀ E QUALITÀ	Unità di misura	Prezzi legali a fine mese	Prezzi effettivi media mensile
Concimi chimici ed antiparassitari:			
Sale greggio di potassa (prov. Sicilia)	q.le	—	1.600
Perfosfato minerale 18/20	»	92	2.300/2.370
Solfato ammonico 20/21	»	3.820	4.700/4.730
Nitrato ammonico 15/16	»	3.340	—
Nitrato di calcio 13/14	»	3.340	3.900/4.000
Calcocianamide 20/21	»	3.820	4.450/4.550
Solfato di rame 98/99	»	12.150	14.500
Ossicloruro di rame 16/17	»	10.750	13.000
Zolfo puro ventilato	»	—	5.400
Arsenato di piombo	»	—	45.000
Arsenato di calcio	»	—	24.000
Foraggi e mangimi concentrati:			
Paglia pressata lunga di grano tenero	»	—	950/1.000
Fieno maggengo prima qualità	»	—	2.300/2.850
Crusca			
Panelli di granturco	»	2.700	3.570/5.090
Sementi:			
Fruumento da semina:			
tenero senza marchio	»	8.991	12.000
tenero con marchio	»	9.254	12.300
Erba medica	»	—	30.000
Trifoglio:			
rosso	»	—	38.000
pretense o violetto	»	—	50.000
Macchine ed attrezzi agricoli:			
Trattori:			
a ruote	»	—	1.950.000
a cingoli	»	—	4.750.000
Aratri:			
a trazione meccanica (volt bovomere)	»	—	280.000
a trazione animale	»	—	43.500
Seminatrici:			
da collina	»	—	70.000
da pianura	»	—	150.000/180.000
Falciatrici	»	—	167.000
Mietitrici:			
naz. grosse	»	—	430.000
naz. piccole	»	—	350.000



C.C.I. 113015

L.I.A.T.

LABORATORIO INDUSTRIA ABRASIVI TORINO
DI DOMENICO SCAVINO

ABRASIVI FLESSIBILI PER TUTTE LE INDUSTRIE

TELE, NASTRI E DISCHI ABRASIVI PER LAVORAZIONI DEL LEGNO E METALLI
STABILIM. e AMMINISTRAZ. - TORINO (LUCENTO) Strada Altessano 30-32 - Tel. 20.602

PRODUTTORI ITALIANI

COMMERCIO - INDUSTRIA - AGRICOLTURA - IMPORTAZIONE - ESPORTAZIONE

PRODUCTEURS ITALIENS

COMMERCE - INDUSTRIE - AGRICULTURE - IMPORTATION - EXPORTATION

ITALIAN PRODUCERS-MANUFACTURERS

TRADE - INDUSTRY - AGRICULTURE - IMPORT - EXPORT

ABBIGLIAMENTO

Confections — Clothing

SPORT & MODA S. r. l.

TORINO - Via Artisti, 19 - Telef. 82.267.

Creazioni confezioni sportive.

Impermeabili per uomo, donna e ragazzi - Giacche a vento - Confezioni uomo - Soprabiti - Pantaloni - Giacche caccia, ecc.

Imperméables - Jaquettes pour Ski - Confections de luxe pour hommes - Exportations dans tous les Pays.

ABRASIVI

Moules - Milling-wheels

S.I.M.A.T. - Soc. A. R. L.

Società Industriale Mole Abrasive

Mole - Abrasivi, per tutte le lavorazioni

TORINO

Amministrazione: via F. Campana 9 - Tel. 60-036
Stabil. e magazz.: v. Passo Buole 21 - Tel. 66-885

ACCIAI SPECIALI E LEGHE

Aciers spéciaux et ses alliages
Special steels and alloys

LEAS

Leghe e acciai speciali - Milano.

Bimetalli per applicazioni elettrotermiche - Leghe indilatabili - Leghe per resistenze elettriche - Fili, nastri, fusioni acciaio inossidabile. Rappresentante per il Piemonte:

MERK - Via S. Dalmazzo 6, Torino - Tel. 51-889

APPARECCHI ELETTROTECNICI INDUSTRIALI

Appareils électrotechniques industriels.
Industrial electro-technic appliances.

Dott. Ing. LOMBARDI LAURO

TORINO - Via Saluzzo 9 - Tel. 63-901

Rappresentante esclusivo per il Piemonte delle Ditte:

Soc. It. Apparecchi Termo-Elettro-Meccanici - S.I.A.T.E.M. - Milano - Generatori ad alta frequenza: riscaldamento elettronico dei materiali, trattamenti termici dei metalli, forni ad induzione. Raggi infrarossi per essiccazione rapida.

Compagnia Esclusive Industriali - C.E.I. - Roma - Attuatori elettronici CEI per il trattamento delle acque contro le incrostazioni: nessuna spesa di esercizio e di manutenzione.

ARTICOLI CASALINGHI

Articles de ménage - Household goods

A. L. C. E.

Azienda Lavorazione Casalinghi Economici

VENARIA PIEMONTE - Strada Torino, 16 - Telefono 20.169

Specializzata nella fabbricazione di pentole, casseruole, tegami, caffettiere napoletane, telere, secchi in alluminio per ogni uso di cucina.

DITTA COMOLI ENRICO

TORINO - Via Cesare Balbo 35 - Tel. 81-900
Fabbrica articoli casalinghi in alluminio - Vassellame in genere.

SUCC. DITTA BERRUTI

Fabbrica articoli casalinghi in alluminio.

TORINO - Corso Siena, 12 - Tel. 22-839.

Specialità scatole porta-pranzi in alluminio a chiusura ermetica.

ARTICOLI TECNICI

Articles techniques - Technical articles



C. & R. F.LLI CAVALLERO

Manifattura cinghie.

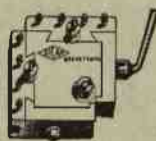
TORINO - Corso Svizzera, 70

Telefoni 70-715 772-308.

Cinghie cuoio «TORO» piane, tonde e trapezoidali - Cinghie gomma, canapa e pelo cammello - Laccioli pergamena, cromo e corona - Guarnizioni cuoio e gomma per tutte le industrie - Prodotti «PIRELLI» - Lubrificanti e carburanti.

ATTREZZATURE PER MACCHINE UTENSILI

Équipement pour machines-outils
Machine-tools equipment



TORRETTE
PORTAUTENSILI
BREVETTATE

Via SETTIMO 94



TELEF. 558.149

S. MAURO (Torino)

MANDRINI
AUTOCENTRANTI
A CREMAGLIERA



AUTO - MOTO - CICLI

(Accessori e parti staccate per)

Accessoires pour auto - moto - cycles

Accessoires for cars - motos - cycles



F.I.L.T.

Fabbrica Italiana Lavorazioni Tecnomecchaniche

TORINO - Via Caprera 45 - Tel. 31-910

Costruzioni bielle e bronzine di banco adattabili a tutti i tipi di motore, con metallo originale «GLACIER» - Rifusione bielle e bronzine.



S.p.A. - OFF. PIEMONTESI
TORINO

TACHIMETRI - MANOMETRI - OROLOGI
INDICATORI LIVELLO BENZINA-DECOLLETAGE

Nello scrivere agli inserzionisti citate "Cronache Economiche",



(ITALY)

OFFICINE MECCANICHE PONTI & C.

Via Venaria, 12 - Telef. 21-692
Via Caluso, 3 - Telef. 20-456

Reparto impianti saldatura: impianti completi per saldatura autogena.

Reparto accessori auto: segnalatori luminosi ed acustici paraurti, portabagagli, autotrasformazioni, lavorazioni in lamiera.

RABOTTI FRANCESCO Soc. an.

TORINO - Corso Unione Sovietica (già Stupinigi), 26-30.

Bancs d'essais pour dynamos, démarreurs, magnetos, distributeurs - Bancs d'essais pour pompes à injection, et injecteurs - Dynamos - Démarreurs - Bobines d'allumage - Induits - Conjoncteurs.

Test Benches for dynamos, starters, magnetos - Ignition distributors - Test Benches for Injection pumps and injectors - Dynamos - Starters - Ignition distributors and coils - Armatures - Cutouts.



TORINO

Via C. Albarto 11

Tel. 46-922
45-626

Accessori - Ricambi

Parti elettriche, fodere auto, tappeti cocco - Lavorazione propria.

BOLLONERIE - VITERIE

Boulons et Vis - Bolts and Screws

D.E.L.T.A.

Decollatura e Lavori Torneria Automatica

TORINO - Via Cumiana 20 - Tel.: 31-602

Bolloni, viti, dadi, rondelle

Minuterie di precisione in ottone, ferro, alluminio, ecc. - Viti stampate.

CARTIERE

Fabriques de papier - Paper mills

CARTIERE BURGO

SEDE LEGALE: VERZUOLO - Direzione e Amministrazione: TORINO - Piazza Solferino, 11 - Tel.: 44-381 - 82 - 83 - 84 - Telegr.: CARTEBURGO.

Stabilimenti: Verzuolo - Corsico - Pavia - Treviso - Romagnano Sesia - Lugo di Vicenza - Maslianico - Mantova - Ferrara - Cuneo - Germagnano.

CARTIERA ITALIANA - S. p. A.

TORINO - Via Valeggio, 5 - Tel.: 47.945 - 47.946 - 47.947. - Telegr.: CARTALIANA TORINO.

Stabilimenti di Serravalle Sesia, fondati nel XVII Secolo - Carta da sigarette, da bibbia «India», per copialelettere, per calchi e lucidi, per valori, da lettere, da disegno, da filtro, da registro, per offset, quaderni, buste, ecc. - Stabilimento di Quarona brevettata produzione di «membrane e centratori per altoparlanti» e prodotti vari «Presfibra» (imballi per 6 bottiglie vermouth custodie per fiaschi, cassette imballo frutta, recipienti diversi, barattoli, flaconi, ecc.).

S. A. CARTIERE GIACOMO BOSSO

Sede TORINO - Via Cibrario 6 - Tel.: 47-227/28. Deposito a Torino: Via Piossasco 17 - Tel. 23-241.

Stabilimenti: Mathi Canavese, Balangero, Lanzo, Parella (Ivrea), Torre Mondovì.

Filiati e depositi: Milano, via Bergamo 7, Telefono: 50-179 - Genova, via S. Vincenzo 1, Telefono: 44-555 - Roma, corsia Agonale 10, Telefono: 50-856.

Produzione: Carte bianche e colorate di ogni qualità e del prodotto speciale «Buxus».



CARTIERA PAUDICE NEREO

TORINO - Via Susa 5 bis - Telefono 70.829.

Produzione specializzata: cartoncini bianchi e colorati per astucci, calendari, scatole ecc. **Cartoncini doppio viso** per avvolgimento pezze

Carte da imballo. Carta ondulata.

CARTIERA SUBALPINA SERTORIO S. p. a.

TORINO - Corso Vinzaglio, 16 - Tel. 45-327 - 45-337.

Stabilimenti in Coazze (Torino).

Depositi: Torino, via Am. Vespucci, 69 - Bologna, via Ugo Bassi, 10 - Genova, via Marcello Durazzo, 3 - Milano, via Presolana, 6 - Roma, Concession. Italia Centro-Meridionale U.C.C.I., via Bertoloni, 8.

Produzione: Carte bianche e colorate in genere, per offset, registri, carte geografiche, cartoncini, ecc.

CASE SPECIALIZZATE PER L'IMPORTAZIONE-ESPORTAZIONE IN GENERE

Maisons spécialisées

pour l'importation-exportation en général
General import-export specialized firms

DITTA BEDOSTI LUIGI & C.

Società in accomandita semplice.

TORINO, Corso Giulio Cesare 16 - Tel. 20-762 - 20-862 - Teleg. Bedosti Torino.

Importazioni - Esportazioni.

Cacao, caffè, droghe, frutta secca, prodotti chimici, tè.



Groupe commercial pour
le commerce intérieur, la
exportation et l'importa-
tion:

PATRUCCO & TAVANO,
S. r. l.

TORINO - Via F. Cordero di Pamparato, 36 - Tél. 74-466 - Adresse Télégraphique: PATAVAN - TORINO

COMPLEX - Compagnie d'exportation - S. r. l.

TORINO - Via Cavour, 48 - Tél. 86-191 - Adresse Télégraphique: ITALCOMPLEX - TORINO.

Représentants exclusifs de Maisons Italiennes et Etrangères productrices des articles suivants:

Quincailleries en metal de tout genre et pour tous les usages (aiguilles à tricoter et à laine; agrafes, boucles, crochets et tout autre article pour tailleurs; frisoirs, fermailles, bigoudis, épingles invisibles, etc., pour la coiffure; anneaux pour bourse et rideaux; agrafes pour jarrettières (velvet); épingles de sûreté; épingles pour tailleurs et bureaux; clips presse-papiers; pincettes et bigoudis en aluminium; dés de toutes sortes pour tailleurs; peignes métalliques.

Quincailleries et merceries en genre (peignes en corne, galalithe, rhodoïde et celluloïde; trousse, boîtes à poudre, etc.; lunettes pour soleil; montures pour lunettes à soleil et autres; filets de toutes sortes pour coiffure; petits miroirs de poche et de bourse; porte-cigares; pipes brevetées «Calumet»; boîtes métalliques pour tabac; lacets en coton pour chaussures; tresses en coton; cordonnets élastiques; fermetures éclair «Ri-Ri»; canifs et ciseaux de toutes sortes; harmoniques à bouche; centimètres pour tailleurs; verroteries en genre, colliers, clips, épingles de Venise; fils à coudre; fils à repriser, etc., «C.D.C.»; cravates pour hommes et foulards de toutes sortes en soie naturelle et en rayon; bas et gants en laine et coton pour hommes et femmes, etc.).

Miscellanées (thermomètres cliniques; appareils électrosanitaires «Gallois»; machines pour la production de quincailleries métalliques (épingles de sûreté, aiguilles, outils et machines en général; câbles, cavets, cordonnets et matériel électrique; produits typiques de l'artisanat italien, etc.).

DITTA CAV. P. FRASCIO & C.

TORINO - Via Garibaldi 46 - Telef. 45-722

Produzione ed esportazione di:

Posateria comune e di lusso, coltelleria - Serrature di sicurezza per porte esterne - Serrature a infilare per porte interne - Maniglieria ed articoli per serramenti - Lucchetti tipo Yale in ottone - Articoli casalinghi in genere - Rubinetteria igienica, sanitaria, auto - Fusioni sotto pressione di qualsiasi genere in grandi serie.

**« RIVERT » - S. r. l.****Rappresentanze Importazioni Vendite Esportazioni Riunite**

Direzione: TORINO (Italia) - Corso Peschiera 3 - Telef. 42-308 - Indir.

Telegrafico: **Rietitalia** - Torino.Agenzia: **Genève** (Suisse) - Rue Petitôt 6 - Telefono 54-615.

Exportateurs directs d'Italie de: Machines à coudre - Remailleuses électropneumatiques - Machines spéciales pour fabriques de chaussures - Soude caustique, fondue, blanche 98 % - Fermetures éclairées - Jouets en tous genres - Images religieuses et chapelets - Appareils combinés pour bar et pour famille - Bas et chaussettes - Mouchoirs - Coton zébré « Vichy » - Textiles « rayonfiocco » nouveautés.

S. I. S. E. R. - Società Internazionale Scambi coll'Estero e Rappresentanze.

TORINO - Via Lamarmora, 30 - Telef. 43.193.

Teleg.: **IMISEREX TORINO.**

Buying Agents of General Merchandise

Commissions - Representations - Importation -

Exportation.

Comisiones - Representaciones - Importacion -

Exportacion.

CONSERVE ALIMENTARI*Conserves alimentaires - Alimentary preserves***DITTA FERRO ERNESTO**

TORINO - Via Susa, 40 - Telefono 73.780

Marmellate di frutta. Concentrato di pomodoro. Verdure al naturale e sott'aceto.

CONTATORI PER ACQUA ED APPARECCHI PER IL CONTROLLO TERMICO*Compteurs d'eau et appareils de contrôle thermique
Water meters and thermic control instruments***BOSCO & C.**TORINO - Via Buenos Aires, 4 - Tel.: 65-296 - 67-660. Teleg.: **MISACQUA.**

Compteurs d'eau et compteurs pour liquide de tous type - Indicateurs et enregistreurs de niveau - Compteurs Venturi pour canaux - Indicateurs enregistreurs de débit, de pression et de température - Manomètres différentiels à mercure pour les filtres - Régulateurs de débit, de pression, de température - Mesureurs d'eau pour l'alimentation des chaudières - Mesureurs de vapeur saturée et surchauffée - Appareils pour le contrôle de la combustion - Tableaux complets de mesure et de manoeuvre - Bancs d'essai et d'étalonnage.

COSTRUZIONI METALLICHE, MECCANICHE ELETTRICHE E FERROTRANVIARIE*Constructions métalliques, mécaniques, électriques pour trains et tramways**Metallic, mechanical, electrical constructions for rails and tramways***S.A.C.A.T.**

TORINO - Via Borgone, 24 - Tel. 70-410

Parti di ricambio per veicoli ferroviari, mantici per vagoni, accessori.

Accessori per carrozzeria auto.

Specializzati nella fabbricazione di tutti i tipi di specchi retrovisivi per autoveicoli.

Particolari vari fucinati e lavorati a macchina.

OFFICINE MONCENISIO già Anon. Bauchiero

TORINO - Piazza Carlo Felice n. 7

Stabilimento in Condove (Val di Susa)

Materiale rotabile ferroviario e tranviario - Parti di ricambio per veicoli ferroviari e tranviari.

Carrelli stradali per trasporto vagoni.

Carri rimorchio stradali.

Carrozzerie per autoambulanze e per autobus.

Macchine per concerie. - Macchine per industria dolciaria.

Particolari vari fucinati e lavorati di macchina.

COSTRUZIONI ELETTRO-MECCANICHE*Constructions électro-mécaniques
Electromechanical appliances*

C.R.A.E.M. - Costruzioni Riparazioni Applicazioni Elettro Meccaniche - Controllo Regolazione Automatismi Elettro Meccanici.

TORINO - Via Reggio 19 - Telef. 21-646.

Macchinario elettrico - Avvolgimenti dinamo, motori, trasformatori - Impianti elettrici automa-

tici a distanza - Regolazione automatica della umidità, temperatura, livelli, pressioni - Impianti industriali alta e bassa tensione - Impianti e riparazioni montacarichi - Forni elettrici industriali - Pirometri - Termostati - Teleruttori.

CRISTALLI - VETRI*Glass - Crystal glass - Cristaux - Verreries***CANTAMESSA AMEDEO**

TORINO - Via Bologna, 39 - Telef. 22-795.

Cristalli normali e di sicurezza per automobili - Vitres e Securit - Molatura argentatura specchi.

ERBORISTERIA*Herboristerie - Herbalist***ERBORISTERIA***AROMATICA MEDICINALE*

TORINO

Via Drovetti, 8

TORINO

Telefono 46-319

Produits de Spécialités

AROMES en poudre pour la préparation industrielle du renommé **VIN VERMOUTH TURIN - VIN AU QUINQUINA - CAMOMILLE PIEMONTE** (élixir)

PETITES FORMES BRE-**VETTES** en papier-filtre

très pur, pour machines exprès (exprès de camomille, tilleul, etc.); produits pour cafés bars, etc.

SACHETS en gaze pure, pour service de thé, camomille, tilleul, thé-Ceylon

PRODUITS D'ERBORISTERIE GÉNÉRALE: matières premières et confectionnées

On cherche des représentants dans tous les Pays.

FABBRICHE CRAVATTE*Fabriques de cravates - Ties manufactures***PERETTI & C.**

Manifattura cravatte e affini

TORINO, Corso Cairoli 32 - Tel. 84-100 - Telegrammi Cravatte - Torino.

Fabbricante della cravatta brevettata « **COBRA** » a due facce.

FILATI - TESSUTI - FIBRE TESSILI*Filés - Tissus - Fibres textiles**Yarns - Cloths - Textile fibres***MANIFATTURA DI PONT**

TORINO - Via Donati, 12 - Telefono: 42.835.

Teleg.: **MANIPONT TORINO.**

Esportazione di tessuti tinti in filo e tinti in pezze di cotone, raion e fiocco.

MANIFATTURA MAZZONIS

TORINO - Via San Domenico, 11 - Tel.: 46.732.
Telegr.: MANIMAZ TORINO.

Esportazione di tessuti stampati e tinti, in pezze di: cotone, rayon e fiocco.

TURATI FRATELLI

TORINO - Corso Vittorio Eman., 6 - Tel.: 81.691.
Telegr.: FRATURATI.

Filati di cotone titoli dal 6 al 40 - Filati di camicame titoli dall'1 1/2 al 6 - unici e ritorti - greggi, candidi, tinti, mercerizzati - Confezione in bobine, fusi, rocche cilindriche e coniche, pacchi e pacchetti per industria e commercio.

WILD & C. - Soc. in acc. semplice

TORINO - Corso Galileo Ferraris, 60 - Tel. 40.056 - 40.057 - 40.058.

Telegr.: WILDECO TORINO.

Agenzie di vendita: MILANO - Via Cappuccini 8
Tel.: 76-061 - Telegr.: BRUSABIGLI MILANO.

Tessuti di cotone candeggiati in semplici e doppie altezze - Tissus de coton bianchi en simple et double largeur - Bleached cotton, sheetings.

FONDERIE

Foundries - Fonderies

FONDERIA RUFFINI

TORINO - Via Sommariva, 3 - Telef. 693-558.

Getti in leghe leggere fusi in sabbia, conchiglia e sottopressione - Trattamenti termici.

GIOVANNI MANDELLI

Fonderie - Officine

TORINO - Via Mollières 18 - Tel.: 73-030 - 70-428
REGINA MARGHERITA (Torino) - Via Torino n. 60 - Tel.: 79-195

Fusioni di ogni tipo in ghise normali e speciali
Fusioni in acciaio
Produzione in piccole e grandi serie.

FORNITURE PER FONDERIE

Foundry Supply - Fournitures pour Fonderie

Industria Conchiglie

ICMA

Modelli Alfini

S. r. l.

TORINO - Corso Rosselli, 198 A - Telef. 442
Stampi per pressofusioni - Conchiglie Modelli metallici.

FORNITURE PER UFFICI

Fournitures pour bureau - Office supplies

O.P.U.M.

di Dr. MARIO ANGLÉSIO

Organizzazione per uffici moderni

TORINO - Via Cibrario, 32 - Telefono 73.277
Raccoglitori a fogli mobili «Pulcher» (brevetto Caralli), semplice, razionale ed utile a tutte le aziende pubbliche e private.

Una sola azienda ha ordinato 50.000 Pulcher.
Fabbrica portamine metallici.
Richiedete illustrazioni, chiarimenti, campioni.

FRANCOBOLLI

Timbres — Stamps.

Ditta ALBERTO BOLAFFI

TORINO, v. M. Vittoria 1 - Tel.: 47-220 - 41-154
Casa fond. nel 1890 - Francobolli per collezione «La Settimana Filatelica», direttore Dr. Giulio Bolaffi.

GOMMA ELASTICA

India - Rubber - Caoutchouc

ANGIUS GIOVANNI ELIO

Gomma - ebanite - affini.

TORINO - Via Aosta, 29 - Tel. ufficio 23.004
abitazione 71.004.

Caucciù dentario - mole per dentisti ed usi vari - mole per fabbricazione frese dentarie - guarnizioni per presse idrauliche in sostituzione del cuoio - articoli stampati vari - foglie per ricostruzione e riparazione auto, moto, velo.

GUANTIFICI

Ganteries — Glove-manufactories.

GUANTIFICIO TORINESE

TORINO - Via Cigliano 23 - Telef. 80-006

Fabbrica di guanti a maglia e articoli di maglieria - Specialità di ghettoni-pantaloncino per bambini - Forniture Civili e Militari - **Esportazione** - Forte produttore di guanti in tessuto a maglia per uso lavoro (fabbriche di lampadine, cuscinetti a sfere e case cinematografiche).

IMPIANTI INDUSTRIALI

Industrial Installation - Installations Industrielles

M.I.L.A.

Fondata 1922.

TORINO - Corso Peschiera, 300 - Cable Milaterizi Torino.

Macchinario per produzione laterizi - Trasportatori, guidovie, elevatori, ecc. - Attrezzature moderne per mattatoi.

Machines pour production de briqueteries - Convoyeurs, Voies de transport, Élévateurs, etc. - Equipement moderne d'Abattoirs.

Machinery for brick production - Conveyors, Airways, Elevators, etc. - Modern equipments of slaughter houses.

LAMINATURA PIOMBO, STAGNO, ALLUMINIO

Lamination en plomb, étain et aluminium.

Lead, tin and aluminium rolling works.

Soc. An. «INDUSTRIA STAGNOLE»

Capitale L. 12.000.000 interamente versato.

TORINO - Via Bologna 120 - Telef. 21-326

Capsule metalliche per bottiglie e spumanti - Stagnole bianche, colorate, goffrate, litografate, per avvolgere cioccolato, formaggi, torroni, tabacchi, ecc. - Qualsiasi tipo di stagno a mista senza o con carta paraffinata od incollata a striscie - Piombina in fogli - Tubetti a vite per dentifrici, vaseline, lanoline, colori e lucidi per scarpe, ecc., in stagno puro, in piombo placcato stagno ed in piombo puro.

MACCHINE GRAFICHE

Machines pour imprimeries - Printing machinery

SAROGLIA

TORINO - Largo Brescia, 51 - Telef. 22-903.

Macchine grafiche e fonderia di caratteri.

MICHELE VARESI & C.

TORINO - Via Ormea 27 bis - Tel. 60-392

Macchinario grafico e cartotecnico nuovo e ricostruito.

MACCHINE PER EDILIZIA

Machines pour construction - Building machinery

FRATELLI BARLA

TORINO - Via Belfiore, 63 - Telef. 61-038.

Costruzioni macchine per edilizia - Impianti completi per cantiere - ARGANI, ARGANELLI, BETONIERE - ARGANI speciali per fondazioni pneumatiche e per fornaci laterizi.

**MACCHINE - APPARECCHI
E MATERIALI ELETTRICI**

*Machines - Appareils et matériels électriques
Electrical machines, engines and materials*

Ing. P. AITA

TORINO - Corso S. Maurizio 65 - Tel.: 82-344.
Fabbrica materiale elettrico da incasso e da parete. Lumini (veilleuse) a trasformatore. Trasformatori per sonerie. Sonerie elettriche brevettate. Apparecchi medicali. Apparecchi speciali brevettati per la saldatura.

Fabrique matériel électrique à appliquer et à emboîture. Veilleuses à transformateur. Transformateurs pour sonneries. Sonneries électriques brevetées. Appareils médicaux. Appareils spéciaux brevetés pour souder.

Manufacture of electric fittings to be affixed or inserted in walls. Transformer night-lamps. Transformers for bells. Patented electric bells. Medical apparatuses. Special patented soldering apparatuses.

E.I.A.T.

TORINO - Via Pacini 33 - Tel.: 23.222.

Materiale elettrico di installazione - interruttori a parete e da incasso - portalampe a baionetta - spine, ecc.

Apparecchi snodati per illuminazione di uffici e di officine.

Electrical equipment for installations - wall and enclosed switches - bayonet lamp holders - plugs, etc.

Flexible lighting installations for offices and work-shops.

MACCHINE PER INDUSTRIA DOLCIARIA

*Machines pour Pâtisseries
Machinery for pastry works*

ARTUSIO & BUCHER

Impianti per l'industria Alimentare, Chimica e Dolciaria.

TORINO - Via Bologna, 45 - Tel. 21-571.

Costruttori macchinario per pasticceria - biscotti Waffer - forni elettrici - riparazioni in genere.

O. M. S. - Officine Meccaniche Sala

TORINO - Via Piedicavallo, 7 - Tel. 70-054.

Macchinari e forni elettrici fissi, continui a catene ed a nastro d'acciaio per biscotti, pasticceria e wafers - Machines et fours électriques fixes, en continuité à chaînes et à ruban d'acier pour biscuits, pâtisseries et wafers - Fastened, chained, steel banded Machinery and electric Furnaces for Biscuits, Wafers and Pastry works.

MACCHINE PER LA LAVORAZIONE DEL LEGNO

*Machines pour le travail du bois
Machinery for wood working*

SACMI

Soc. p. Az. Costruzioni Meccaniche Industriali

TORINO - Via Bologna, 91 - Tel. 22-661.

Le macchine di qualità per la lavorazione del legno.

Cavatrici e stroncatrici a catena - Affilatrici coltelli pialla e lame sega - Pialle a filo e spessore, seghe circolari, seghe nastro - Mortatrici - Accessori, ecc.

MACCHINE PER RIMAGLIATURE CALZE

*Machines à remmailer
Machines for taking up stitches*

DITTA « GUAROR » GUARNERO ORESTE

TORINO, Via Monte di Pietà 16 - Tel. 53-034.

Fabbrica di macchine per rimagliare calze, elettrospolatori, incannatoi, mulinelli, macchine artigiane per filare e cardare.

MACCHINE TESSILI

Textile Machinery - Machines textiles



FIORE ANDREA

Costruzione macchine tessili

TORINO - Via Villarbasse, 14
- Telef. 31-218 - Telegr.: Diaforo Torino.

Bobinoirs pour produire bobines croisées cylindriques et coniques de coton, laine, scappe, méche, etc. pour ordisssoir et teinture.

Winding machines suitable to make cone or parallel cross-wound bobbins of cotton, wool, scappe, flock, a.s.o., for warper and dyeing.

On cherche représentants à l'étranger - Abroad representatives wanted.

MACCHINE UTENSILI E INDUSTRIALI

*Machines industrielles et outillage
Tools and industrial machinery*

FRANCESCO CAPPABIANCA

TORINO - Corso Svizzera, 52 - Tel. 70-821

Commercio di macchine utensili nuove e d'occasione - Torni di ogni tipo - Fresatrici - Rettifiche - Presse - ecc.

Agente esclusivo di vendita per l'Italia della produzione Magneti Marelli-Samas: torni a revolver S. 36 tipo PITTTLER - torni a revolver 26 N tipo BOLEY.

Agente esclusivo di vendita della produzione C.A.M.U.T. Soc. p. A.: torni a revolver Mod. K 25 - torni a revolver Mod. K 4 - torni paralleli - rettifiche - costruzioni meccaniche in genere.

FAGA & CASTELLAZZO - Officine Meccaniche

Società in nome collettivo

Stabilimento e Direzione: CIRIE' - Telefono 19

Uffici: **TORINO**, via Boucheron, 1 - Telef. 46.858

Seghe a nastro da m/m 700 e 900 - Pialle a filo m/m 500 - Pialle a spessore m/m 600 - Mortase orizzontali - Mortase a catena - Modanatrici - Seghe a tronchi automatica ad alto rendimento adatta particolarmente per legnami duri; tipo STC/12, diametro volano m/m 1200, diametro max. tronchi mt. 1,10; tipo STC/15, diametro volano m/m 1500, diametro max. tronchi mt. 1,40; lunghezza carrelli a richiesta da mt. 4 a 12.

GARBARINO RICCARDO

TORINO - Via Santa Giulia, 25 - Tel. 82-170.

CARTE E TELE ABRASIVE

per tutte le industrie

**TUTTI GLI UTENSILI PER FALEGNAMERIA
MACCHINE PER LA LAVORAZIONE DEL LEGNO**

Tous les outils pour menuiserie - Machines à bois.

All kinds of tools for carpentry - Wood-working machines.

GORGERINO G. & C.

Macchine utensili « GORTOR »

TORINO - Via Canova, 29 - Telef. 690-297.

Rettifiche Universali - Rettifiche di spessore verticali ed orizzontali - Torni ad alta velocità per leghe leggere - Ribattitrici - Presse.

PONS & CANTAMESSA S. A.

TORINO - Corso Racconigi, 208.

Costruzione specializzata di utensili in acciaio rapido - Creatori rettificati per ingranaggi - Seghe circolari per metalli - Frese di tutti i tipi - Divisori universali di precisione per fresatrici.

SOCIETA' NEBIOLO S. p. A.

Capitale L. 593.000.000

Sede: TORINO - Via Bologna, 47.

Tel.: 21.846 - 22-267 - 22.568 - 22.696.

Fabbrica macchine grafiche, utensili, tessuti - Fonderia di caratteri - Fonderia di ghisa.

Esportazione in tutto il mondo.

MAGLIFICI - CALZIFICI*Tricoteries - Fabriques de bas et chaussettes
Hosiery and stocking manufacturers***M.I.M.E.T. - Manifattura Ital. Elastica - Torino.**

TORINO - Ufficio: Via Consolata, 11 - Telefono 45.811 - Fabbrica: Via Bigny, 18 - Telefono: 53.150.

Fabrique de bas élastiques «LASTEX» - Corsets - Serreflancs - Ceintures - Serre-ventres - Manufacture of elastic stockings «LASTEX» - Corsets - Beits.

MANDRINI PER TRAPANI*Mandrins pour perceuses
Spindles for drilling machines***DITTA A. G. PORTA**

TORINO - Via Romolo Gessi 11 (Tel. 31.773 / » 32.188



Mandrini autocentranti tipo «Almond» e tipo «Wescott». Perni conici per mandrino - Bussole coniche di riduzione - Contropunte girevoli montate su cuscinetti a rulli conici.

Tutti i nostri prodotti sono temperati e rettificati

MATERIALE ELETTRICO*Matériel électrique - Electrical accessories***T.I.T. s.r.l. - Tubi Isolanti Torino**

TORINO - Via Sagra S. Michele, 10 - Tel. 70-975.

Tubi Bergmann - Tubi ferro avvicinato (Pechel) - Materiale elettrico in porcellana (valvole, spine, prese, ecc.).

Bergmann tubes - Non-soldered tubes (Pechel) - Electrical accessories in porcelain (Fuse-holders, plugs, sockets, etc.).

Tubes Isolants - Tubes Bergmann - Tubes re-joints en fer (Pechel) - Matériel électrique en porcelaine (Interrupteurs, prise de courant, etc.).

MICROMOTORI PER BICICLETTE*Micromoteurs pour bicyclettes
Micromotors for bicycles*

TORINO - Via Madonna Cristina, 55 - Telefono 61-544

MICROMOTORI «LEONE»**PER BICICLETTE**

2 tempi - 50 cmc. di cilindrata

Il miglior motorino per semplicità, rendimento e durata.

Moteurs auxiliaires pour bicyclettes «LEONE» Production de qualité garantie - Caractéristiques: petit moteur à axe vertical, 50 cmc. de cylindrée, traction à chaîne, applicable au centre de gravité de n'importe quelle bicyclette - simple, pratique, puissant, robuste.

PENNE STILOGRAFICHE*Fountain Pens - Stylos***ZEMAX****SOC. AN. ZEME & C.**

TORINO - Uffici: via G. Giolitti, 41 - Tel. 82-558

Stabilimento: via Plana, 14 A - Tel. 81-408

Fabbrica penne stilografiche - Pennini in oro e acciaio - Penne rivestite in oro - Basi da scrittoio - Articoli per regalo.

OTTICA*Optique - Optical goods***ILOS**

S. r. l. Cap. Soc. L. 600.000

INDUSTRIA LENTI OCCHIALI DA SOLE

TORINO - Via Nizza, 82 - Telef. 693.345.

Prodotti: Occhiali sole - Occhiali vista in celluloido - Lenti graduate bianche e colorate - Vetri neutri colorati per occhiali sole. — Esportazione in tutto il mondo.

Produits: Lunettes à soleil - Lunettes optiques en celluloïde - Lentilles graduées blanches et couleur - Verres neutres en couleurs pour lunettes à soleil. — Exportation dans le monde entier.

PIANOFORTI*Pianos - Pianoforte Manufacturers.***Steinbach****FABBRICA PIANOFORTI**

TORINO - Corso San Maurizio 75

Fabbrica pianoforti verticali, pianetti e mezza coda - Esportazione in tutto il mondo

Pianoforte Manufacturers - Types - Upright, Small and Grand Pianos - Export.

Fabrique pianos verticaux et demi queue - Petits pianos - Exportation dans le monde entier.

POMPE*Pomps - Pompes***INGG. AUDOLI & BERTOLA Soc. per Az.**

TORINO - Corso Vittorio Emanuele, 66 - Teleg.: ARIETE - Telefoni 52-252 - 53-513.

Fabbrica pompe centrifughe - Elettropompe - Motopompe - Arieti idraulici - Accessori. Manufacture of Centrifugal Pumps - Hydraulic Rams - Vertical Pumps - Centrifugal Pumps Coupled To Electric Motor or Engine (Gasoline Or Diesel Type).

«ABCI» Centrifugal Pumps Reached the Highest Operating Efficiencies.

INGG. GIORDANA, GARELLO & C.

Fondata 1896.

TORINO - Corso Peschiera, 300 - Cable Giordana-Garello Torino.

Pompe a piston per acquedotti, pozzi, presse, alimentazione caldaie, ecc. - Centrali complete sollevamento acqua.

Pompes à pistons pour aqueducs, puits, presses, alimentation de chaudières, etc. - Centrales complètes pour soulèvement d'eau.

Plunger pumps for water supply, wells, presses, boiler feeding, etc. - Complete stations for water lifting.

PRODOTTI DOLCIARI*Confiseries — Sweetmeats***L. & C. TAGLIA**

RIVOLI (Torino) - Via Nizza, 1 - Telef. 78-51

Reparto industriale: produzione di cioccolato, caramelle, confetti, torrone, alimenti per l'infanzia.

Reparto commerciale:

Esportazione: prodotti dolciari, burro di cacao.

Importazione: cacao in grani, zucchero, latte in polvere, materie prime per industria dolciaria.

PRODOTTI CHIMICI FARMACEUTICI E AFFINI*Produits pharmaceutiques
Pharmaceutical products***OTTOLENGHI & RESTANO****Prodotti Chimici Farmaceutici**

TORINO - Via Lanfranchi, 6 - Tel.: 82-671

Laboratorio galenico - Estratti fluidi titolati Fiale - Compresse - Confetti.

PRODOTTI CHIMICI E MATERIE PRIME
Produits Chimiques et Matières Premières
Chemicals and raw materials

CARLO DEL MASTRO - Industria Mineraria.
TORINO - Via Bezzecca, 6 bis - Tel. 64.334
Cables: « Cardel Torino ».
Produttori ed Esportatori di talco puro per le
Industrie Chimiche.
Producteurs et Exportateurs de talc pur pour
les Industries Chimiques.
Producers and Exporters of pure talc for che-
mical industries.

RADIATORI
Radiateurs - Radiators



**Industria Piemontese Ra-
diatori Auto**
TORINO - Via Spalato 68
- Tel.: 35-662 - 30-062
Radiatori acqua e olio

Costruzione e ricambi per: trattori, autovei-
coli, automotrici ferroviarie, motori fissi e in-
dustriali.
Ventilatori ad alto rendimento - Termostati -
Terconvettori aerotermi.

SALDATURA AUTOGENA ED ELETTRICA
Soudure autogène et électrique
Electric and Autogenous Welding

« **LA SALDERIA** » di **DEVALLE MARCELLO**
TORINO - Via Bardonecchia, 102 - Tel. 70-189
(uff). - 70-658 (magazz.).

Saldatura elettrica ad arco ed a punto. Sal-
datura di serbatoi, vasche, costruzioni varie,
macchinari e parti staccate, puntatura reci-
pienti in lamiera e minuterie varie.

Saldatura ossi-acetilenica di cilindri, carter di
alluminio, parti macchine ghisa, presse fran-
toi, bilancieri, puleggie, denti ad ingranaggi
e lavorazioni in serie.

Taglio autogeno a macchina secondo tracciato
e sagoma o su disegno.

Costruzioni parti metalliche arco saldate.

TRAFILERIE
Filières - Wiredrawing Works

S.I.L.P.A.
Società Italiana Lavorazione Profilati Acciaio
TORINO - Via Sommariva 5 - Tel. 693-761
Profilati speciali per strutture metalliche per
carrozzerie, autobus, filobus, feretrotranviarie

TRAFILERIA MILANO

TORINO - Via Ulzio, 10 - Tel. 70-532.

Ferri e acciai trafilati normali, profilati, pro-
filati speciali.

SPEDIZIONIERI SPECIALIZZATI
Maisons spécialisées de transports
Specialized forwarding Agents

MARINI E MELLI

TORINO, Via Gioberti 8 - Telef. 44-289 - 45-079
- 49-197.

GENOVA, Piazza Pelliccerie 3-12 - Telef. 28-385.
Specializzata nei traffici internazionali di im-
portazione ed esportazione.
Agenzia dell'organizzazione **Danzas e Co.**
Agenti e corrispondenti nei principali porti ed
ai transiti di frontiera.

VERNICI - SMALTI - PITTURE
Vernis, Emaux, Peintures - Varnishes, Colours, Paints



CASA FONDATA NEL 1910

ALBESIANO S.A.

Sede in Torino Capitale L. 3.000.000

INDUSTRIA SMALTI VERNICI PITTURE

Uffici e Stabilimento:
Strada di Genova. 187

MONCALIERI

VINI
Vins - Wines

F.LLI OCCHETTI DI PIETRO

TORINO - Corso Venezia, 8 - Telef. 22.113-14
Vini - Vini liquorosi - Mistelle - Esportazione.
Wines - Sweet Thick Wines - Mistelle Wine -
Exportation.

Vins - Vins liquoreux - Vin Mistelle -
Exportation.

VERMUT - Vermouth

DITTA FANCELLI

Casa fondata nel 1921.

TORINO - Via Castiglione, 8 - Telefono 80-532.

Premiata fabbrica vermut, liquori, sciroppi.
Primé fabrique vermout, liquors, sirops.

CARPANO



VERMUTH
TORINO

CARPANO G. B.

FONDATA NEL 1786

TORINO - Corso Vittorio Emanuele, 64 - Telefono 40-554

Telegrammi: **CARPANO VERMUTH TORINO**

Specialità esclusive: **Vermuth - Vermuth Amaro** detto **PUNT E MES -**
Vermuth Preparato detto **VANILCHINA**

Rappresentanti esclusivisti: **FRENCH ITALIAN WINE CO.** - 377-91 East 163rd St.
- **BRONX 56 - NEW YORK (U.S.A.)** **BENVENUTO SOC. AN. COMMERCIAL E INDU-**
STRIAL - Calla Victoria, 2576 - **BUENOS AIRES (ARGENTINA)** ● **E. MARTINELLI COM-**
PANHIA COMMERCIAL S. A. - Rua 15 de Novembro, 178 - **SÃO PAULO (BRASILE)** ●
RUVERTONI HERMANOS - Antes 25 de Agosto - **MONTEVIDEO (URUGUAY)** ● **CRONOS**
- Perico a Monroy, 92 - **CARACAS (VENEZUELA)** ● **COMMERCIAL E AGENCY CO.**
OF EGYPT LTD. - 10, Rue du Général Earle - **ALEXANDRIA (EGITTO)** ● **P. J. JOUBERT**
- Main e Kruis Streets - **JOHANNESBURG (SUD AFRICA)**.

La collaborazione a **Cronache Economiche** è per invito. L'accettazione degli articoli dipende dal giudizio insindacabile della
Direzione. La responsabilità per gli articoli firmati spetta esclusivamente ai singoli autori. La riproduzione totale o parziale
del contenuto della rivista può essere consentita soltanto dalla Direzione.

Abbonamento annuale L. 2.500
Semestrale » 1.300
(Estero il doppio)
Una copia costa L. 125 (arretrata il doppio)

Direzione - Redaz. - Amminstraz.
TORINO
Palazzo Cavour - Via Cavour, 8
Telef. N. 553-322

Versam. sul c/c postale Torino N. 2/31608
Spedizione in abbonamento (2° Gruppo)
Inserzioni presso gli Uffici di
Amministrazione della Rivista

RUOTA SULLE STRADE DEL MONDO



RIV

OFFICINE DI VILLAR PEROSA

Prodotti di altissima classe



PNEUMATICI CEAT



CEAT
jomma
TORINO CORSO PALERMO 2