

## NOTE SULL'AUMENTO VERIFICATOSI NEL PREZZO DI ALCUNI MATERIALI

*Comunicazione letta dal Socio Ing. Guido Garelo  
nell'Adunanza del 21 Gennaio 1916*

Per quanto la nostra Società abbia sempre avuto l'onore di sentire da parte dei suoi più valorosi membri comunicazioni su argomenti veramente originali di alto valore tecnico e scientifico ritengo tuttavia che possono riuscire ugualmente interessanti ai Colleghi alcuni brevi cenni sulla questione del rialzo del prezzo di alcuni materiali, in conseguenza delle attuali contingenze, questione che ha un'importanza grandissima per la vita civile della nostra Nazione.

Ciò premesso accennerò che quando due mesi or sono, acconsentii a trattare brevemente tale questione del rialzo del prezzo di alcuni materiali tra cui essenzialmente il carbone, i prodotti siderurgici ed i metalli, essa non rivestiva ancora la gravità che ha assunto ora e che francamente è tale da rendere perplessi non già il sottoscritto ma altresì i più insigni economisti che si accingono ad esaminarla.

Mi limiterò perciò a comunicarvi i diagrammi segnati nelle tavole che presento, i quali senza pretesa di rappresentare esattamente giorno per giorno le variazioni dei mercati, pur tuttavia nella loro approssimazione ritengo valgano a dare una idea abbastanza chiara e fedele del come si sono rialzati i prezzi nel periodo considerato del 1914 e 1915 e aggiungerò a chiarimento dei medesimi alcune brevi considerazioni.

Parlerò prima del carbone come dell'elemento che ha un'importanza essenziale nella vita economica della Nazione ed il cui prezzo si ripercuote ed influenza quello di quasi tutti gli altri materiali.

È noto come nonostante lo sviluppo degli impianti idroelettrici in Italia, il consumo del carbone che è uno degli indici più significativi dell'incremento civile ed industriale di un paese, sia andato ognora aumentando fino a giun-

gere nel 1913 a tonn. 10.800.000 da tonn. 4.350.000 che erano nel 1890 e da tonn. 941.000 che erano nel 1870.

La maggior parte di questo carbone veniva in tempi normali dall'Inghilterra non potendo per causa dei noli il carbone americano entrare in efficace concorrenza ed avendo la Germania in tempi normali e ad eccezione del coke metallurgico una produzione appena sufficiente ai suoi bisogni.

Nella tavola che presento mi sono perciò riferito ai tipi inglesi ed ho tracciato le quotazioni sul mercato di Genova:

- 1° del Cardiff primaria qualità su vagone Genova.
- 2° del Cardiff Cif (in scellini) Cardiff.
- 3° del Coke metallurgico su vagone Genova.
- 4° del Coke gas metallurgico su vagone Genova.

Ho infine segnato il diagramma delle variazioni dei noli Cardiff-Genova.

Come si vede i prezzi sono relativamente stazionari fino all'agosto 1914 alla quale epoca per lo scoppio della conflagrazione Europea tutti i mercati risentirono di un grave perturbamento e segnatamente apparve per un istante in Italia lo spettro della mancanza dei carboni inglesi, per cui i prezzi segnarono la punta che si vede nel diagramma giungendo il Cardiff-Genova fino a 76 lire alla tonnellata, da 38 che era a fine luglio.

Poi chiarita la posizione dell'Italia, ed anche per effetto di importazioni di carattere politico di carboni tedeschi, i prezzi ridiscesero cosicchè a novembre il Cardiff - Genova, si quotava nuovamente a 43 - 45 lire.

I prezzi si mantennero fino a gennaio con lieve aumento, poi in febbraio per effetto della campagna dei sommergibili tedeschi nel mare del Nord che influirono sui noli e sui premi di assicurazione (come si vede dal diagramma dei noli, tracciati in giallo in questa tavola), e per effetto ancora di aumento di prezzo all'origine, (scarsità di personale alle miniere, agitazioni ecc), si ebbe un forte rialzo per il quale si passò in breve tempo dalle 50 alle 80 lire alla tonn.

La campagna favorevole condotta dalla marina inglese contro i sommergibili, le provvidenze del governo inglese e gli accordi di quello col governo nostro per il mantenimento del prezzo del carbone all'origine entro certi limiti, fecero sì che nonostante l'intervento nostro nella guerra europea, i prezzi si mantenessero senza forti rialzi sino al settembre u. s.

A quella epoca incomincia quell'impressionante crescendo nei prezzi che tuttora prosegue giungendo a delle cifre che hanno semplicemente del fantastico.

A fine dicembre il diagramma segna per il Cardiff lire 180 - 190 alla

tonnellata vagone Genova, in confronto di 38 che era al dicembre 1913 ed ora si è molto oltre.

Quando si è detto per il Cardiff vale con lievi varianti per gli altri carboni di uso corrente, come i New-Castle, Newpelton, ecc, i cui prezzi si comportarono presso a poco nello stesso modo.

Naturalmente per ineluttabile legge economica, i rialzi dei carboni inglesi si sono ripercossi anche sui carboni americani che in questi ultimi tempi erano comparsi molto favorevolmente accolti sul nostro mercato.

L'Einaudi calcola che l'aumento di lire 160 verificatosi in media sul prezzo dei carboni, si possa approssimativamente attribuire

- al rialzo del prezzo d'origine per L. 12,50;
- al rialzo del nolo ed assicurazioni per L. 78;
- al rialzo pel cambio per L. 31 ;
- al rialzo delle spese relative al porto per L. 41,50.

Si vede cioè che sull'aumento hanno specialmente influito i noli che sono più che decuplicati, e che necessariamente hanno portato ad aumenti corrispondenti nelle spese di stallia e controstallia nei porti ed avamposti che da 20 centesimi per tonnellata al giorno che erano normalmente sono passati a lire 1 e 1,50.

Le cause che hanno influito così gravemente sull'aumento dei noli e delle spese di porto, sono attribuite alla mancanza della bandiera austro-tedesca, allo storno di una parte cospicua delle navi per trasporti militari intensificatisi ultimamente colle spedizioni Salonicco - Albania, ecc, alla parziale inutilizzazione della bandiera greca per timore di fermo nei porti dell'intesa, all'aumento dei premi di assicurazione per la campagna dei sommergibili nel Mediterraneo, all'ordinazione ed arrivo simultaneo di una grande quantità di carbone a Genova per cui ne venne l'ingorgo nel porto.

Ad ogni modo se tutte queste cause sono più che atte a giustificare un certo aumento nei noli e quindi nelle stallia è però avviso dei competenti che all'aumento abbia contribuito in troppa parte la speculazione degli armatori italiani, e specialmente stranieri, tanto che sorse in Senato l'autorevole voce di Marconi ad invocare come unico rimedio una specie di monopolio internazionale per il trasporto dei carboni.

Quello che certo si può concludere si è che il prezzo attuale del carbone è assolutamente ingiustificato e che provvedimenti debbonsi poter prendere per ridurlo a limiti più modesti, ma parimenti non conviene illudersi che anche nella migliore ipotesi il prezzo possa scendere a quello che era non

dico due anni fa, ma nemmeno a settembre, poichè troppe cause di rincaro permanente, come maggior costo di estrazione, di trasporto, di assicurazione, di scarico, unitamente al cambio, ne hanno aumentato il valore.

E se si pensa che l'Italia importa oltre 10 milioni di tonnellate all'anno, supponendo pure che negli anni che verranno il prezzo possa scendere ad una media di lire 80 alla tonnellata, ne risulta la poco lieta prospettiva di oltre 800 milioni all'anno di denaro italiano che dovranno andare all'estero. Sarebbero cioè circa 500 milioni all'anno che andrebbero ad accrescere lo sbilancio di un miliardo del nostro commercio internazionale, verificatosi negli ultimi anni.

Contro tale iattura è mestiere armarsi onde renderne meno gravi le conseguenze per l'incremento della nostra Nazione, ed i rimedi avvistati sono:

1° La riduzione del consumo del carbone allo strettamente necessario e la massima sostituzione possibile dell'energia elettrica al medesimo.

2° L'incremento dell'industria dei combustibili italiani.

L'Ancona calcola che i 10 milioni e mezzo di tonnellate importati in Italia siano così consumati:

dalle Ferrovie 2 milioni;

dalla navigazione 2 milioni;

dalla siderurgia 1 1/2 milione;

dalle industrie diverse 3 milioni;

dalle officine gas e usi domestici 2 milioni.

Egli ritiene che coll'elettrificazione di 2000 Km. di ferrovie, dei 14.000 della rete su cui essa è conveniente, si possa risparmiare mezzo milione di tonnellate.

Per quanto riguarda la siderurgia bisogna distinguere il carbone che si brucia come reagente (per far ghisa) da quello che dà calore (per fare acciaio); il primo non si può rimpiazzare, il secondo, sì, coi forni elettrici, i quali possono farci risparmiare oltre mezzo milione di tonnellate.

Il forno elettrico siderurgico rappresenta un vero grande interesse nazionale e sono lieto di poter annunciare che su questo vitalissimo argomento presto ci intratterrà con competenza che in Italia si può dire unica, il nostro valoroso Collega ing. Thovez.

L'Ancona calcola ancora che il carbone consumato dall'industrie diverse possa colle energie elettriche essere ridotto a metà con un risparmio di un milione e mezzo di tonnellate.

Sull'ultimo consumo di carbone per gas ed usi domestici non credo sia possibile ottenere una riduzione poichè anche ammettendo la abolizione del-

l'illuminazione a gas (come vorrebbe l'Ancona avvenisse per legge), e la parziale introduzione dell'energia elettrica per il riscaldamento, il risparmio sarà pur sempre compensato dall'incremento di consumo del gas nelle cucine e di carbone negli impianti di riscaldamento centrali che vanno sempre più generalizzandosi.

Sono ad ogni modo tre milioni di tonnellate che potrebbero risparmiarsi e che certo influirebbero molto favorevolmente sull'economia nazionale.

Ma per fare ciò occorre dare un grande incremento agli impianti idroelettrici, affrontando il problema del carbone bianco, con larghezza di vedute con criteri pratici ed industriali, con azione rapida non inceppata dalle pastoie burocratiche, che sono la piaga più profonda della vita statale italiana.

Per quanto concerne l'incremento dell'*industria dei combustibili italiani*, dirò solo che anche questa questione merita tutta l'attenzione dei tecnici e dei poteri pubblici italiani.

È opinione generale tra noi che la quantità dei combustibili fossili italiani sia talmente scarsa da essere trascurabile e le nozioni intorno ai giacimenti di carbone italiani, sono generalmente nel gran pubblico minime.

Le cose invece stanno fortunatamente alquanto diversamente e nella speranza che presto qualche collega specialista in materia voglia intrattenersi sui carboni italiani con l'ampiezza che l'argomento merita, esporrò solo alcuni dati che varranno a convincervi dell'importanza della questione.

I combustibili fossili in Italia, sono stati riscontrati sin dal 1880 secondo riporta il Jervis,

in 27 Comuni per litantrace antracitifero,

in 281 Comuni e 36 Provincie per la lignite,

in 198 Comuni e 29 Provincie per la torba.

Dall'epoca a cui si riferiscono questi dati, sono stati riconosciuti ed hanno assunto grande importanza numerosi altri giacimenti specialmente in Sardegna, ove sono stati ormai riscontrati indubbi i caratteri dell'epoca carbonifera.

La produzione dei combustibili fossili italiani da 58.000 tonnellate che era nel 1870 passò a 370.000 nel 1890 e a 800.000 nel 1913.

Queste cifre se dimostrano quanto esigua sia stata finora la produzione nazionale in confronto dell'importazione estera, fanno contemporaneamente sorgere la domanda se tale produzione non può essere notevolmente e rapidamente accresciuta.

A tale domanda si può fortunatamente rispondere di sì, poichè i giacimenti italiani per quantità e qualità possono non certo supplire ai bisogni del paese, ma sicuramente sopperire a parte discreta dell'importazione estera.

Come quantità, da dati ufficiali risulta che fin dal 1890 erano accertati giacimenti di torba per varie decine di milioni di tonnellate, di lignite xiloide per oltre 75 milioni di tonnellate, di lignite picea per oltre 25 milioni di tonnellate e di antracite per quantità indeterminata.

Da quell'epoca specialmente in Sardegna, nei distretti di Gonnese, e di Cixerri sono stati accertati giacimenti di ottima lignite e di vera antracite per parecchie decine di milioni di tonnellate (giacimenti di Bacu Abis, Polianas, ecc.) ed ultimamente ha assunto importanza notevolissima il bacino di Seui, nel territorio di Lanusei, ove pare siano stati trovati dei giacimenti sufficientemente ricchi di vere e proprie antraciti. Certo le quantità sopraesposte non sono grandi se si paragonano all'importanza dei giacimenti esteri, ma tuttavia essi sono tali da influire sensibilmente sul mercato nazionale, ora che le mutate condizioni della concorrenza, le intraprese carboniere italiane, possono iniziare una vita nuova, proficua per loro e per la nazione.

Inoltre si può ancora osservare che in Italia si è appena all'inizio delle ricerche geologiche compiute con criteri moderni e con larghezza di mezzi, tal che è lecito sperare che con un incremento nelle ricerche e coltivazioni i giacimenti italiani specialmente Sardi, assumeranno sempre maggiore importanza.

Come qualità risulta da varie fonti che le ligniti essicate di Val d'Arno danno 4500 calorie, quelle di Calabria, da 5000 a 5500 quelle nere di Eibolla e del Baccinello arrivano alle 6000, ed infine quelle di Bacu Abis a 7000 ed oltre come affermano ad es. l'ing. Elia, e l'On. Roth ed altri.

Questi combustibili trovano già ottimo impiego in qualche centrale termo-elettrica della Sardegna ed anche in officine a gas, debitamente mischiate con carbone inglese, e sono già ora, ordinariamente in commercio sulla piazza di Roma, cosicchè è da augurarsi che si estendano e portino dovunque la fiamma della redenzione economica dell'Italia.

L'incremento degli impianti idroelettrici e dell'industria dei carboni italiani, che sarà certo con ogni sforzo promosso dai poteri pubblici e dalla nazione unanime, contribuirà a lenire nei tempi prossimi, le conseguenze di un inevitabile aumento permanente dei prezzi dei carboni. Per quella parte poi di aumento di carattere provvisorio che è più che altro di speculazione sia nazionale che internazionale, è carità di patria far voti che i pubblici

poteri possano trovare misure efficaci ad eliminare sì grave iattura che mina la vita economica della nazione.

Tornando alla tavola qui esposta sono ancora segnati i prezzi del *coke metallurgico* che come si vede ha avuto un rialzo ancor più notevole ma fino ad un certo punto più giustificato, poichè si è chiusa la via di normale rifornimento dalla Germania.

La linea sottostante indica ancora i prezzi del coke metallurgico segnati dalle ferrovie dello Stato che come si vede fecero per un certo tempo da calmieri sul mercato.

Il *coke gas*, come si vede dalla linea è passato dalle lire 50 che era nel 1° semestre 1914 alle 130 come è quotato a fine dicembre sulla piazza di Torino, e va detto ad onor del vero che tale prezzo non corrisponde a quello attuale dei carboni vergini, per cui se questi ultimi dovessero mantenersi all'altezza ora raggiunta, anche quello dovrebbe col tempo seguirli, non ostante la buona volontà che dimostrano le locali Società del gas, di voler contribuire ad alleviare la crisi attuale specie per quanto riguarda il piccolo consumo domestico.

Lasciando i carboni passerò ai *prodotti siderurgici*, ed in primo luogo parlerò della *ghisa* che come è noto è la madre degli altri prodotti del genere.

Per la *ghisa greggia* per fonderia debbo alla cortesia del Collega Sullioti di poter comunicare le due tavole qui esposte le quali si riferiscono ai prezzi della *ghisa inglese* da fonderia Middelsbro III che è quella che regola ancora il mercato per quanto anche le *ghise americane* siano ora da noi molto usate in sostituzione delle *ghise tedesche* (Lussemburg III) che dal 1911 avevano cominciato ad affermarsi tra noi.

Il primo dei diagrammi rappresenta le variazioni del prezzo della *ghisa greggia* da fonderia nell'ultimo trentennio e da esso è interessante rilevare come i massimi prezzi si ricorrono a periodi tra i dieci e dodici anni e come i minimi prezzi vanno aumentando in modo assoluto.

Nel secondo diagramma sono indicati nel tracciato rosso il prezzo della *ghisa data sul vapore* nel porto di Genova.

I fattori che formano il prezzo della *ghisa* sono come per il carbone il costo all'origine, il costo dei noli e il cambio.

Nel diagramma che abbiamo prima osservato voi rileverete le ascese dei prezzi a luogo d'origine. Qui nel secondo diagramma nel tracciato bleu è segnato il variare dei noli di cui è già sufficientemente detto, e nel tracciato verde sono segnati i cambi.

Da essi risulta che la ghisa greggia per fonderia mentre nel giugno 1914 si poteva avere a Torino a 85-90 lire la tonnellata, a fine dicembre bisognava pagarla lire 230 ed ora anche di più.

Tale aumento si è naturalmente ripercosso sulle ghise di seconda fusione i cui prezzi sono saliti come segnato nel tracciato in rosso di questa altra tavola da cui però si rivela nell'aumento un andamento completamente diverso.

Si ha cioè sino a settembre un insensibile aumento mentre poi di colpo i prezzi cominciano ad elevarsi rapidamente fino a giungere a dicembre ai 65 ai 70 centesimi da 40 che erano a settembre.

L'aumento di prezzo di questo materiale che è di importanza capitale per tutta l'industria meccanica ordinaria è senza dubbio dovuto:

1° al rialzo delle ghise da fonderia nella misura che sopra si è visto;

2° al rialzo enorme di prezzo e alla difficoltà di approvvigionamento coke metallurgico;

3° alla scarsa potenzialità delle nostre fonderie di fronte alle richieste che in questi ultimi mesi si sono fatte ingentissime per l'applicazione su vasta scala nella nostra industria meccanica, alla costruzione di macchinario relativo alla guerra in cui è largamente impiegata la ghisa.

L'industria meccanica ordinaria esclusa l'automobilistica, da qualche anno era in Torino come del resto in tutta Italia, in decadenza per un cumulo di ragioni, ma essenzialmente per la spietata e vittoriosa concorrenza della industria meccanica tedesca e per le difficoltà relative alla mano d'opera attratta dall'industria automobilistica, tanto che delle fonderie che erano sorte e si erano ampliate nel famoso periodo 1906-1907 alcune dovettero chiudersi, altre trasformarsi, altre ridursi ad una produzione limitatissima.

Ne sorse che quando di colpo venne una ripresa sia pure anormale nella produzione meccanica, le fonderie, per speciali condizioni di impianto e di lavorazione, non poterono seguire nell'incremento le officine meccaniche più malleabili e suscettibili di aumento di potenzialità sicchè si attraversa attualmente una vera crisi della ghisa non solo per il prezzo ma per la difficoltà di avere rapidamente i getti.

Nella stessa tavola è segnato in viola il diagramma del prezzo dei *getti d'acciaio fuso*. È noto su quale larga scala questo prodotto sia stato adottato nell'industria automobilistica, ed anche nella meccanica ordinaria, solo purtroppo l'industria della fondita dell'acciaio, per cause diverse, fino a poco tempo fa era in Italia bambina, non essendo le fonderie d'acciaio che quattro o cinque e di scarsa potenzialità.

Una grande quantità di getti d'acciaio specialmente per l'industria automobilistica veniva dall'estero e segnatamente dalla Germania. Troncati i rapporti commerciali colla Germania e resi più difficili quelli colle altre Nazioni, essendo la nostra produzione insufficiente, si comprende come i prezzi abbiano preso a salire, sicchè si vede dal diagramma che da 80 a 90 centesimi al chilo, come si quotavano a giugno i getti d'acciaio, a dicembre si era giunti a lire 2,50.

A questo proposito certo bisogna riconoscere che indipendentemente dal prezzo suesposto sarà già un ottimo risultato se le nostre fonderie d'acciaio che qui a Torino ed altrove vanno continuamente ingrandendosi, riusciranno a supplire ai nostri bisogni attuali e futuri emancipandoci in questo campo completamente dall'estero.

In questa tavola sono ancora segnati i prezzi del ferro per il quale ho preso per base i prezzi sul mercato di Torino delle putrelle N. P. 200 tracciato in azzurro e delle lamiere da 4 mm. tracciato in giallo. Naturalmente anche questi prodotti hanno subito dei forti aumenti, per i quali nel periodo considerato colle putrelle si è passati da 25 a 55 lire al quintale, e colle lamiere da 26 a 70 lire. Ma il modo con cui si sono verificati questi aumenti, merita alcune brevi considerazioni.

È noto che contro una produzione nazionale di oltre un milione di tonnellate, si ha una importazione di circa 200.000 tonnellate dall'estero. La produzione nazionale è stata nel 1913 costituita da 160.000 tonnellate di ferro di rimpasto a cui concorsero per 40.000 tonnellate i rottami nazionali, e per 120.000 i rottami esteri, e da circa 900.000 tonnellate di ferro omogeneo e acciaio dolce, a cui concorsero 420.000 tonnellate di ghisa nazionale e 60.000 tonnellate di ghisa estera, e 160.000 tonnellate di rottami nazionali contro 355.000 di rottami esteri.

Dai dati sopraesposti si rileva che resa più difficile e costosa l'importazione di un sesto del fabbisogno normale del prodotto lavorato, e di quasi la metà delle materie prime occorrenti alla produzione nazionale, sempre sotto l'influenza del rincaro del carbone, il prezzo sia notevolmente aumentato, e ciò è tanto più naturale se si tien conto della grande richiesta di tale prodotto per usi guerreschi.

Ma se un aumento è certo giustificato è parimenti indubbio a parere dei competenti che il rialzo sia stato in effetto superiore a quello causato dalle circostanze speciali che si attraversano.

Passiamo infine *ai metalli* sui quali mi tratterò brevissimamente per non dilungarmi oltre.

Il *rame* ha sempre avuto, anche prima della conflagrazione europea un mercato molto instabile ed oggetto di continua speculazione.

Siccome l'Italia importa normalmente dagli Stati Uniti, che sono i più forti produttori, quasi tutto il suo fabbisogno di circa 20.000 tonnellate, dato il grande consumo attuale di questo prodotto per il munizionamento, era da prevedersi un fortissimo rialzo; invece si è avuto sì un aumento ma meno spiccato di quello verificatosi per gli altri metalli.

Come si vede dal diagramma tracciato in giallo da lire 175 che era quotato in luglio 1914 sul mercato di Milano l'elettrolitico è salito ad un massimo di lire 300 nel mese di luglio per poi ridiscendere, ed a fine dicembre lo troviamo a lire 300.

Lo *zinco* invece come si vede da questo tracciato in rosso, ha avuto un rialzo enorme passando da sessanta lire circa che era quotato prima dell'agosto 1914 a lire 350 nel luglio 1915, poi ha avuto un ribasso sino a 250 nell'ottobre per riprendere ad aumentare, ed a dicembre lo troviamo a 325.

L'aumento dello zinco è notoriamente dovuto all'invasione tedesca nel Belgio che ha tolto dal mercato il centro della lavorazione di tale metallo in Europa. Ma se si pensa che una notevole parte del minerale che si lavorava nel Belgio proveniva dalle nostre miniere della Sardegna, viene fatto di augurarci che questo prodotto che è tra i pochi che natura ci abbia dato, venga completamente lavorato e sfruttato qui tra noi.

Lo *stagno* ci viene nella quantità di 3000 tonnellate all'anno, a mezzo del mercato di Londra, dalla Malesia che è la grande produttrice mondiale. Esso come si vede sul tracciato in rosso al principio della guerra europea era in ribasso sulle 400 lire e non avendo subito una forte richiesta proseguì in ribasso giungendo sino alle lire 360, poi di colpo raddoppiò quasi il prezzo giungendo sino alle lire 680; in seguito ebbe le oscillazioni che si vedono qui nel tracciato, ed a dicembre lo troviamo a 550.

Il *piombo* (linea verde) ebbe anche lui aumenti ma in misura meno notevole, passando da 60 a 85 lire al quintale, per quanto la produzione italiana con 20.000 tonnellate sopperisca solo ai  $\frac{2}{3}$  del consumo nazionale, tuttavia, nonostante l'aumentato consumo, il prezzo non ha potuto salire molto per la quantità dei mercati presso cui possiamo rifornirci essendo come è noto il piombo uno dei metalli in natura più diffuso.

Infine *l'alluminio* (tracciato in verde) che ha assunto tanta importanza nella costruzione del materiale guerresco, ha visto i suoi prezzi andare alle stelle, passando da lire 225 al quintale come era prima della conflagrazione

europea a lire 650 nel settembre, epoca in cui cessa di essere quotato sui mercati.

Ma il rialzo non si è fermato a quell'epoca ma ha proseguito tanto che pare che le competenti autorità abbiano preso le disposizioni per regolarne il mercato.

Sono ancora segnati in questa tavola i tracciati che danno le variazioni dei prezzi del bronzo (in viola) e dell'ottone (in azzurro) che naturalmente risentono dell'aumento dei materiali da cui sono costituiti.

Esaurita la rassegna dei prodotti dei quali mi ero proposto stasera di parlarvi terminerò rilevando che l'andamento dei mercati cui ho accennato, ha nel suo complesso assunto in questi ultimi tempi un andamento veramente allarmante e tale da far invocare su di essi l'attenzione dei pubblici poteri e dei corpi tecnici industriali e commerciali, onde siano presi i provvedimenti atti a modificarlo, affinché non si arrestino completamente tutte le produzioni non strettamente connesse colla guerra, e quelle stesse alla guerra adibite non abbiano a riuscire eccessivamente onerose a tutta la Nazione.