Casa Editrice Nazionale ROUX e VIARENGO - Roma-Torino

1
GRANDE BIBLIOTECA TECNICA

Ing. G. MARTORELLI

Le macchine a vapore marine

1 volume di circa 900 pagine illustrate da 500 disegni e da 60 tavole

OPERA SCRITTA PER ORDINE DEL MINISTERO DELLA MARINA — 2ª EDIZIONE

Lire 20 — 1 vol. in-4° gr. — Lire 20

2
GRANDE BIBLIOTECA TECNICA

GALILEO FERRARIS

ELETTROTECNICA

(2ª Edizione)

Lire 15 — 1 volume di oltre 450 pagine con molte incisioni — Lire 15

3
GRANDE BIBLIOTECA TECNICA

G. RUSSO

INGEGNERE CAPO DEL GENIO NAVALE

MANUALE DI ARCHITETTURA NAVALE

OPERA SCRITTA PER ORDINE DEL MINISTERO DELLA MARINA
E ADOTTATA DALLA R. ACCADEMIA DI LIVORNO

PARTE PRIMA: Costruzione Navale

Lire 16 — 1 volume di circa 600 pagine con molte incisioni e tavole — Lire 16

PARTE SECONDA: *in preparazione*

4
GRANDE BIBLIOTECA TECNICA

Prof. G. GRASSI

CORSO DI ELETTROTECNICA

Alternatori, Dinamo a corrente continua e Trasformatori

Volume primo, con 272 figure — Lire 14

5
GRANDE BIBLIOTECA TECNICA

Prof. G. GRASSI

CORSO DI ELETTROTECNICA

Motori, Convertitori, Accumulatori, Sistemi e impianti di distribuzione,
Lampade elettriche, Trazione

Volume secondo, con 319 figure — Lire 16

7
GRANDE BIBLIOTECA TECNICA

Prof. G. GRASSI

PRINCIPII SCIENTIFICI DELLA ELETTROTECNICA

Un grande volume con figure

In preparazione.

FASCICOLI 6-7 Giugno-Luglio 1906. ANNO VI.

LA RIVISTA TECNICA

DELLE SCIENZE, DELLE ARTI APPLICATE ALL'INDUSTRIA

E DELL'INSEGNAMENTO INDUSTRIALE

CON UN BOLLETTINO DEGLI ATTI DEL R. MUSEO INDUSTRIALE ITALIANO
E DELLE SCUOLE INDUSTRIALI DEL REGNO

Pubblicazione mensile illustrata

PER LA FONDAZIONE DI UN POLITECNICO NELLA CITTÀ DI TORINO

I. Memorie.

TURBINA AD ARIA RISCALDATA MEDIANTE COMBUSTIONE INTERNA
Ing. P. GHELLI

SULLA DETERMINAZIONE DEL POTERE LUBRIFICANTE DEGLI OLI COLL'APPARECCHIO DI DETTMAR . . . . . Ing. L. MONTEL

II. Rassegne tecniche e notizie industriali.

SULL'ATTUALE ERUZIONE DEL VESUVIO Prof. BASSANI e Dott. GALDIERI

SAGGI SULLE SABBIE ITALIANE

L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA ITALIANA NEL 1906 Ing. Prof. E. MASSINI

NOTIZIE INDUSTRIALI — COSTRUZIONI — GEOLOGIA — TECNOLOGIA

III. L'insegnamento industriale.

NOTIZIE SULLE SCUOLE DEGLI INGEGNERI DELLE MINIERE E METALLURGICI IN BELGIO, GERMANIA E AUSTRIA-UNGHERIA.

IV. Notizia necrologica. Prof. P. P. MORRA.

V. Bollettini.

Concorsi.

Editori ROUX e VIARENGO, Roma-Torino

DIREZIONE presso il Museo Industriale Italiano Via Ospedale 32 — Torino

AMMINISTRAZIONE presso gli Editori Roux e Viarengo Piazza Solferino — Torino

LA RIVISTA TECNICA

DELLE SCIENZE, DELLE ARTI APPLICATE ALL'INDUSTRIA
E DELL'INSEGNAMENTO INDUSTRIALE

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per l'Italia . . . . L. 12
Per l'Estero . . . . » 15

Un numero separato L. 1,25.

LA RIVISTA TECNICA inserisce annunzi di indole industriale.
Indirizzarsi all'Amministrazione per conoscere le condizioni e le modalità.

COMITATO DI DIREZIONE

BOSELLI avv. prof. PAOLO, Deputato al Parlamento, presidente del R. Museo Industriale italiano.
FROLA avv. SECONDO, Senatore del regno, membro della Giunta direttiva del R. Museo Industriale italiano.
MAFFIOTTI ing. GIOV. BATTISTA, direttore del R. Museo Industriale italiano.

REDAZIONE

BONINI ing. CARLO FEDERICO, *redattore capo* — MIOLATI prof. ARTURO, *redattore per la parte chimica* — FERRERO ing. MICHELE, *per la parte meccanica.*

Collaborarono negli anni precedenti

Ing. ALLARA G. — Ing. AMBROSIO M. — Ing. ARNAUD G. — Ing. [illegible] E. — Ing. AVERARDO A. — Prof. BARNI R. — Ing. BENNATI L. — Ing. BERTOLDO I. — Ing. [illegible] V. — Prof. Ingegnere BONACOSSA A. — Ing. BONFIGLI E. — Ing. BONINI C. F. — Dott. BORELLI V. — Prof. Avv. BOSELLI P. — Prof. Ing. BOTTIGLIA A. — Prof. BASSI N. — Ing. CAMPORA M. — Dott. CASTORO N. — Ingegnere CARDONE S. — Ing. CIAMPETTI E. — Ing. CRAVA G. — Dott. CIPOLLOTTI A. — CLARKE F. W. — Ing. DECCONI L. — Dott. DEL LUNGO G. — DREHER H. — Ing. FERRERO M. — Ing. FIORENTINI D. — Ing. FRANCHETTI A. — Prof. GARBA I. — Ing. GALASSINI A. — Ing. GIOLITA M. — Professore GIANOLI G. — Prof. GARBER L. — Dott. GUALZERI O. — Prof. HAMBERGER I. — HERRENDORFF — B. F. — JORIO G. — Prof. JEPTNER H. — Prof. LE CHATELIER H. — LOWENTHAL F. — Prof. LOMBARDI L. — Ing. MAFFIOTTI G. B. — Ing. MAGGINI E. — MANTELLINO M. E. — Ing. MAZZOLA F. — Ing. MATER O. — MILLER F. — Prof. Dott. MIOLATI A. — Ing. MOLINARO E. — Ing. MORTAL I. — Dott. MONTI E. — Prof. Ing. MORRA P. P. — Ing. NEBBIOTTI D. — Prof. OSTWALD G. — PASCUCCIO Col. F. — Ing. POZZI G. — RAMSAY S. W. — Dott. ROSSI A. G. — Ing. RONTALI A. — Dott. SERVA M. — Prof. SCHIAPPA A. — Ing. SOLERI E. — Prof. STRANEO P. — Dott. TESTA A. — Prof. VACCHETTA G. — Ing. VERROTTI I. — Dott. ROZZI A.

LA RIVISTA TECNICA rende conto di tutte le opere italiane e straniere che le perverranno, sia dagli autori, che dagli editori ed accetta il cambio con le raccolte ed i giornali scientifici e tecnologici. Si prega di indirizzare tutto quanto riguarda la redazione ed i giornali in cambio alla direzione del giornale, via Ospedale, 32.

ROMA — ROUX e VIARENGO, Editori — TORINO

Venne pubblicata la 7ª edizione:

ING. G. VOTTERO

Manuale del fuochista e macchinista

AD USO

delle scuole tecniche operaie di S. Carlo e degli allievi conduttori di caldaie e motrici a vapore

Premiato con Medaglia d'argento all'Esposizione Nazionale del 1898

1 vol. in-12° con 18 tavole e 81 figure L. 2.

PROPRIETÀ LETTERARIA.

Officina San Giorgio - Torino

Proprietà della Società STRANEO e INCISA

Via Madama Cristina, 85

Sezione per Costruzioni di precisione:

APPARECCHI SCIENTIFICI

ad uso dei Laboratori di

Fisica, Chimica, Batteriologia, ecc.

Cataloghi Generale Illustrato in preparazione.

Accenditori Elettromagnetici

a bassa ed alta tensione

per Motori a scoppio
ad 1, 2, 4 e 6 cilindri

Sezione per costruzioni Industriali:

APPARECCHI E MACCHINE

per l'Industria Chimica

Specialità in impianti per le industrie delle Confetture e delle Conserve Alimentari.

Apparecchi per cuocere nel vuoto

Apparecchi di Elettrochimica

Apparecchi e Impianti di Igiene e Disinfezione

Cataloghi Illustrati a richiesta.

Laboratorio per prove Scientifiche ed Industriali

annesso allo Stabilimento e a disposizione dei Clienti.

L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA ITALIANA NEL 1906

Ing. Prof. EFFREN MAGRINI

Chiunque voglia accingersi a parlare dell'industria automobilistica italiana, si trova davanti ad una difficoltà grandissima, cioè la mancanza di dati statistici: questa mancanza di dati dipende in massima parte dal rapido progresso dell'industria stessa. Fino a pochi anni fa non esisteva affatto in Italia una industria automobilistica: fu sufficiente un quinquennio per creare ed ingrandire enormemente una nuova industria nazionale; e questa industria la possiamo chiamare nazionale perchè con il suo repentino sviluppo e con la sua serietà seppe imporsi all'industria automobilistica estera.

I dati ufficiali dell'industria automobilistica italiana sono pochi: la tassa governativa sulle automobili è troppo recente per poter conoscere esattamente l'elenco delle automobili tassate e quindi usate in Italia. In quanto al commercio di importazione ed esportazione delle automobili, i dati risentono del rapido sviluppo dell'industria automobilistica italiana; fino al 1899 le pubblicazioni ufficiali non facevano distinzione alcuna fra le vetture automobili e le vetture da strade comuni; nel 1900 però il commercio delle automobili essendo aumentato nelle pubblicazioni ufficiali si fa già distinzione fra automobili e vetture diverse, e la stessa categoria delle automobili è suddivisa nelle seguenti voci:

a) Automobili aventi più di due ruote e meno di cinque molle;

b) Automobili aventi più di due ruote e più di cinque molle.

Però questa suddivisione se poteva essere razionale in principio, quando cioè poca distinzione veniva fatta fra vetture comuni ed automobili, divenne in seguito insufficiente ed erronea, e così nel 1905 venne iniziata la seguente suddivisione:

a) Automobili aventi un peso di 500 kg e meno;

b) Automobili aventi un peso fra 500 e 1000 kg;

c) Automobili aventi un peso superiore a 1000 kg.

Dal lato finanziario dell'industria automobilistica italiana, le difficoltà di dati precisi sono ancora più grandi: la massima parte delle Società create per esercire l'industria automobilistica sono di data così recente che non è possibile ancora conoscere i bilanci, ed è quindi impossibile calcolare il reddito della nuova industria.

Da una statistica da noi fatta, certamente incompleta, possiamo ricavare però i seguenti dati sulle Società italiane esercenti l'industria automobilistica ed una industria affine.

Società italiane per la costruzione di automobili (luglio 1906).

Fondate nell'anno	Numero	Capitale nominale	Capitale effettivo
1904 e prima	9	15.200.000	85.240.000
1905	25	30.470.000	45.262.000
1906 (1° semestre)	17	27.125.000	99.550.000
Totale	51	72.795.000	230.052.000

È da notarsi però che l'aumento del capitale è più grande di quello indicato nelle nostre cifre, perchè molte Società fondate nel 1904 e 1905, mentre dapprima avevano un capitale non molto elevato, aumentarono il loro capitale durante l'anno 1905, e durante il primo semestre 1906; la stessa osservazione è necessaria farsi per le fabbriche di carrozzerie, di gomme, ecc. I dati riguardanti il capitale totale sono poi approssimati, non essendoci stato possibile conoscere il capitale di alcune Società. Per quelle azioni non quotate in borsa il valore effettivo venne messo eguale al valore nominale.

Società italiane per la costruzione di Carrozzerie per automobili (luglio 1906).

Numero	Capitale nominale	Capitale effettivo
19	13.250.000	23.808.000

Società italiane esercenti un'industria affine alla automobilistica (luglio 1906).

Industria	Numero	Capitale
Garages	6	5.880.000
Pneumatici	5	10.580.000
Fanali	2	1.240.000
Chassis	1	— —
Lubrificanti	3	1.100.000
Cerchioni	1	— —
Serbatoi	1	500.000
Magneti	1	350.000
Trasporto	9	3.460.000
Freni	1	1.000.000
Totale	30	21.050.000

I dati generali si possono perciò raggruppare nella seguente tabella:

Società italiane esercenti l'industria automobilistica od una industria affine (luglio 1906).

Scopo delle Società	Numero	Capitale nominale	Capitale effettivo
Automobili . . .	51	72.795.000	229.952.000
Carrozzeria . . .	19	13.250.000	23.808.000
Ind. affini . . .	30	23.960.000	23.960.000
Totali	100	110.005.000	277.720.000

L'industria italiana automobilistica è quindi esercita da 100 Società aventi un capitale nominale di circa 107.000.000, ed un capitale effettivo di più di un quarto di miliardo: se consideriamo poi che ci mancano i valori effettivi delle azioni delle nuove Società, e che durante gli ultimi sei mesi di quest'anno nuove Società verranno ad aggiungersi alle già esistenti, si può affermare che l'industria automobilistica italiana nel 1906 sarà rappresentata da un capitale effettivo di circa mezzo miliardo; e tutto questo enorme capitale venne lanciato nell'industria automobilistica in 2 anni e 6 mesi, cioè dal gennaio 1904 al luglio 1906.

I dati da noi raccolti sulle Società industriali automobilistiche vennero riuniti nelle seguenti tabelle: è da osservarsi che il capitale versato, quando ci mancarono dati esatti, venne calcolato eguale ai $^3/_{10}$ del capitale totale.

TABELLE

Società italiane per la costruzio

N.	NOME DELLA SOCIETÀ	SEDE	Data di fondazione	Durata	CAPITALE NOMINALE	
					approvato	sottoscritto
1	Società anonima Camona Giussani Turinelli	Sesto San Giovanni	28 genn. 1903	—	2,000,000	1,000,000
2	Fabbrica automobili Isotta e Fraschini	Milano	1904	—	2,000,000	—
3	Fabbrica torinese automobili Itala	Torino	1904	—	3,000,000	3,000,000
4	Fabbrica torinese automobili Rapid	Torino	1904	—	2,000,000	—
5	Fabbrica di automobili Florentia	Firenze	1904	—	2,000,000	—
6	Società in acc. per azioni Eduardo Bianchi e C.	Milano	1904	—	1,500,000	—
7	Fabbrica automobili Taurinia	Torino	1904	—	—	—
8	Società ing. Roberto Züst	Milano	1904	—	1,500,000	1,750,000
9	Ing. A. Faccioli	Torino	6 marzo 1905	—	55,000	—
10	Fabbrica torinese automobili Junior	Torino	20 aprile 1905	25 anni	1,500,000	—
11	Società automobili Roma	Roma	21 luglio 1905	31 dicemb. 1969	7,000,000	—
12	Società imprese elettriche e di automobili « Giuseppe Lo Cascio e C. »	Napoli	10 luglio 1905	30 aprile 1915	615,000	—
13	Fabbrica Ligure automobili	Genova	28 luglio 1905	30 giugno 1935	4,000,000	—
14	San Giorgio - soc. an. italiana per la costruzione di autom. terrestri e maritt.	Genova	13 dicemb. 1905	31 dicemb. 1925	3,000,000	—
15	Officine Türkheimer automobili e velocipedi	Milano	23 giugno 1905	30 settem. 1925	750,000	1,500,000
16	Società anonima Frera	Milano	8 novemb. 1905	30 settem. 1925	1,250,000	—
17	Società anonima Marchand	Genova	28 aprile 1905	30 anni	1,000,000	3,000,000
18	Società italiana automobili Krieger	Torino	31 maggio 1905	20 anni	300,000	2,000,000

di automobili (luglio 1905)

Capitale sottoscritto	Numero delle azioni	Valore di emissione di ogni azione	Valore effettivo di ogni azione	Valore effettivo totale	Capitale versato	Osservazioni
3,000,000	120,000	25	40	4,800,000	3,000,000	Vetture elettriche *Ausonia*
2,000,000	10,000	200	540	5,400,000	2,000,000	Vetture a benzina
3,000,000	120,000	25	309	36,000,000	1,750,000	Vetture a benzina
2,000,000	80,000	25	215	17,200,000	600,000	» »
2,000,000	80,000	25	95	7,600,000	600,000	» »
1,500,000	15,000	100	260	3,900,000	450,000	» »
—	—	—	—	—	—	» »
1,500,000	60,000	25	169	10,140,000	450,000	» »
55,000	—	—	—	—	55,000	Fabbrica motori; in liquidazione dal 6 aprile 1906
1,500,000	60,000	25	40	2,400,000	450,000	Già G. Ceirano junior
7,000,000	70,000	100	—	—	2,100,000	Vetture a benzina
615,000	6,150	100	—	—	415,000	Vetture a benzina ed elettriche
4,000,000	160,000	25	—	—	1,200,000	Vetture a benzina tipo *Flag*
3,000,000	15,000	200	—	—	900,000	Automobili tipo *Napier*
750,000	7,500	100	120	900,000	225,000	Automobili tipo *Otge*
1,250,000	12,500	100	—	—	1,250,000	Automobili a benzina
1,000,000	40,000	25	95	3,800,000	300,000	Stabilimento a Piacenza
900,000	9,000	100	—	—	270,000	Automobili misti tipo *Krieger*

N.	NOME DELLA SOCIETÀ	SEDE	Data di fondazione	Durata	CAPITALE NOMINALE		Capitale sottoscritto	Numero delle azioni	Valore di emissione di ogni azione	Valore effettivo di ogni azione	Valore effettivo totale	Capitale versato	Osservazioni
					approvato	autorizzato							
19	« Fides » fabbrica automobili marca Richard-Brasier	Roma	7 luglio 1905	31 dicemb. 1960	1,000,000	3,000,000	400,000	40,000	25	80	3,200,000	300,000	Stabilimento a Torino
20	Società automobili brevetti « Fiat »	Torino	7 marzo 1905	25 anni	850,000	2,000,000	850,000	34,000	25	280	9,520,000	255,000	Già società automobili *Fiat-Ansaldi*
21	Automobili Diatto A. Clément	Torino	12 aprile 1905	30 settem. 1935	1,500,000	2,500,000	1,500,000	30,000	50	—	—	450,000	Automobili a benzina tipo *Torino*
22	Società automobili Lombarda	Bergamo	6 maggio 1905	31 dicemb. 1930	500,000	1,000,000	500,000	20,000	25	—	—	150,000	Automobili tipo *Sal*
23	Società anonima Fiat-Muggiano	Torino	19 giugno 1905	31 dicemb. 1950	1,000,000	3,000,000	1,000,000	40,000	25	178	4,272,000	300,000	Canotti automobili
24	Società automobili Ricordi Molinari	Milano	22 luglio 1905	30 giugno 1915	500,000	—	500,000	5,000	100	—	—	150,000	Automobili Sic (in liquidazione)
25	Cantieri automobilistici riuniti	Palermo	1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Automobili tipo *Car* (in liquidazione)
26	Società industriale Dora	Genova	1905	—	2,300,000	—	2,300,000	—	—	—	—	—	Automobili elettrici. Stabil. in Alpignano (Torino)
27	Società anonima Rotor	Torino	1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Motori rotativi
28	Auto-garage Antonietti e Ugonino	Torino	1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Automobili tipo *Fert*
29	Società per la trazione elettrica	Milano	1905	—	1,000,000	—	1,000,000	—	—	—	—	1,000,000	Automobili elettrici a filo aereo
30	Società Italo-Svizzera	Bologna	1905	—	1,200,000	—	90,000	—	60	75	—	—	Automobili e carri tipo *Orion*
31	G. e T. T. Patlinson (officina e cantieri napoletani)	Napoli	1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Canotti automobili
32	Cantieri Gallinari e C.	Livorno	1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Canotti automobili
33	Cantieri officine motori Savoia	Torino	10 aprile 1905	30 giugno 1935	750,000	—	750,000	30,000	25	—	—	225,000	Motori per canotti automobili
34	Fabbrica italiana automobili	Torino	1906	31 dicemb. 1931	900,000	—	900,000	90,000	100	870	78,300,000	3,000,000	Automobili *Fiat*, la società primitiva venne fondata nel 1899 con 800.000 lire di capitale
35	Fabbrica automobili Standard	Torino	27 marzo 1906	—	1,200,000	2,400,000	1,200,000	48,000	25	—	—	360,000	Automobili a benzina
36	Società Bianchi. Camions automobili	Brescia	aprile 1906	—	1,000,000	2,000,000	1,000,000	—	—	—	—	300,000	Carri automobili a benzina

N.	NOME DELLA SOCIETÀ	SEDE	Data di fondazione	Durata	CAPITALE NOMINALE		Capitale sottoscritto	Numero delle azioni	Valore emissione di ogni azione	Valore effettivo di ogni azione	Valore effettivo totale	Capitale versato	Osservazioni
					Approvato	Autorizzato							
37	Società italiana automobili Darracq	Napoli	26 febbr. 1906	—	1.500,000	4,500,000	1,500,000	—	—	—	—	450,000	Automobili tipo *Darracq*
38	Peugeot-Croizat società an. per fabbricazione dei veicoli automobili	Torino	7 gennaio 1906	20 anni	1.500,000	—	1,500,000	60,000	25	—	—	450,000	Automobili tipo *Peugeot*
39	Fabbrica di automobili e cicli Lux	Torino	10 marzo 1906	30 settem. 1936	600,000	1,250,000	600,000	24,000	25	—	—	180,000	Automobili tipo *Lux* (già E. Paschetta)
40	Fabbrica di automobili Brixia-Züst	Brescia	1906	—	1,000,000	3,000,000	1,000,000	40,000	25	100	4,000,000	300,000	Vetture a benzina
41	Società anonima officine Majocchi	Milano	1906	—	300,000	1,000,000	300,000	—	—	—	—	90,000	Vetture a benzina
42	Società anonima Ligure-Romana	Genova	1906	—	1.500,000	—	1,500,000	—	—	—	—	450,000	Vetture elettriche sistema *Cantono* marca *F.R.A.M.*
43	Società anonima « La Serpollet italiana »	Milano	1906	—	1,650,000	3,000,000	1,650,000	16,500	100	—	—	495,000	Vetture a vapore ed a benzina (già Ricordi Molinari)
44	Fabbrica automobili Padus	Torino	aprile 1906	—	400,000	—	400,000	16,000	25	—	—	120,000	Vetture a benzina tipo *Padus*
45	Fabbrica italiana automobili Aquila	Torino	28 aprile 1906	31 dicemb. 1931	1,250,000	3,000,000	1,250,000	50,000	20	—	—	475,000	Vettura a benzina tipo *Aquila*
46	Auto-Commerciale	Torino	10 aprile 1906	9 anni	600,000	3,000,000	600,000	24,000	25	—	—	180,000	Commercio e costruzione automobili
47	Società anonima officine De Luca-Daimler	Napoli	27 aprile 1906	—	2,250,000	—	2,250,000	—	—	—	—	775,000	Costruzioni meccaniche ed automobili tipo *Daimler*
48	Società napoletana automobili	Napoli	20 giugno 1900	25 anni	200,000	—	200,000	800	250	—	—	200,000	In liquidazione dal 21 ottobre 1905.
49	Società piemontese automobili Ceirano-Ansaldi	Torino	12 giugno 1906	30 settem. 1931	1,000,000	5,000,000	1,000,000	40,000	25	—	—	300,000	Costruzione automobili marca *S. P. A.*
50	Società italiana automobili	Milano	1° giugno 1906	—	500,000	3,000,000	500,000	20,000	25	—	—	150,000	
51	Società meccanica Italo-Ginevrina	Torino	5 giugno 1906	31 ottobre 1931	2,000,000	3,000,000	2,000,000	80,000	25	—	—	600,000	

Società italiane per la costruzione di carrozzerie per automobili

N.	NOME DELLA SOCIETÀ	SEDE	Data di fondazione	Durata	CAPITALE NOMINALE		Capitale sottoscritto	Numero delle azioni	Valore di ogni azione	Valore effettivo di ogni azione	Valore effettivo totale	Capitale versato	Osservazioni
					approvato	aumentabile							
1	Società anonima carrozzeria Locati e Torretta	Torino	23 febbr. 1905	31 dicemb. 1930	1,000,000	—	1,000,000	40,000	25	—	—	1,000,000	
2	Società an. La carrozzeria italiana e Cesare Sala	Milano	25 magg. 1905	31 dicemb. 1930	2,000,000	—	2,000,000	20,000	100	—	—	2,000,000	Già « La carrozzeria italiana »
3	Fabbriche riunite di carrozze C. Castagna e C.	Milano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Carrozzeria automobilistica naz. (Soc. an. cooperativa)	Milano	16 giugno 1905	30 giugno 1935	illimitato	illimitato	5,000	50	100	—	—	5,000	
5	Carrozzeria indust. italiana J. Rothschild et Fils	Torino	19 agosto 1905	31 dicemb. 1930	1,500,000	2,000,000	1,500,000	60,000	25	160	9,600,000	800,000	Già « Società anonima carrozzeria industriale »
6	Carrozzeria genovese	Genova	2 dicemb. 1905	31 dicemb. 1920	250,000	—	250,000	10,000	25	—	—	75,000	
7	Fabbrica milanese di carrozzeria L. Belloni e C.	Milano	15 maggio 1905	30 giugno 1920	700,000	—	700,000	7,000	100	—	—	210,000	
8	Società anonima Taurus	Torino	18 ottobre 1905	31 ottobre 1935	700,000	3,000,000	700,000	14,000	50	—	—	700,000	
9	Società anonima fratelli Macchi	Varese	27 giugno 1905	31 dicemb. 1920	800,000	—	800,000	8,000	100	—	—	240,000	
10	Garage carrozzeria automobili Alessio	Torino	27 aprile 1905	31 dicemb. 1925	1,700,000	2,000,000	1,700,000	68,000	25	60	4,080,000	510,000	
11	Società auto-garage e carrozzeria Nenci	Firenze	1906	—	600,000	—	600,000	—	—	—	—	180,000	
12	Carrozzeria lombarda automobili vetture F. Belloni	Milano	12 aprile 1906	—	800,000	3,000,000	800,000	—	—	—	—	240,000	
13	Società A. Reina	Milano	20 aprile 1906	—	2,000,000	5,000,000	2,000,000	80,000	25	—	—	800,000	
14	Carrozzeria automobilistica nazionale G. Oliva	Milano	24 aprile 1906	—	300,000	1,000,000	300,000	—	—	—	—	300,000	
15	Pavesi, Crespi e C.	Milano	giugno 1906	—	500,000	1,000,000	500,000	—	—	—	—	150,000	
16	Fabbrica torinese di carroz. per aut. Rossi, Bussolotti e C.	Torino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17	M. T. Christillin	Torino	1905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Schiappati e C.	Milano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
19	Carrozzeria Marco Fiorini	Bologna	13 aprile 1906	—	350,000	1,000,000	350,000	14,000	25	—	—	105,000	

Società italiane esercenti una

N.	NOME DELLA SOCIETÀ	SEDE	Data di fondazione	Durata	CAPITALE NOMINALE	
					approvato	autorizzato
1	Fabbre e Gagliardi	Milano	1906	31 dicemb. 1935	2,000,000	3,000,000
2	Agenzia internazionale automobili	Milano	3 maggio 1906	9 anni	80,000	—
3	Garages riuniti	Torino	aprile 1906	25 anni	1,500,000	—
4	Auto-garages Alberti	Firenze	22 luglio 1905	—	1,000,000	—
5	Garages internazionali automobilistici	Roma	29 marzo 1905	20 anni	1,000,000	—
6	Manifattura Martiny	Milano	—	—	—	—
7	Pirelli e C.	Milano	1906	—	7,000,000	—
8	Michelin e C.	Torino	19 marzo 1906	31 dicemb. 1923	2,000,000	—
9	Società « Hevea »	Genova	7 marzo 1906	—	1,400,000	2,800,000
10	Reina e Zanardini	Milano	febbraio 1906	—	600,000	3,000,000
11	Officine riunite Canavesio Carello	Torino	7 gennaio 1906	25 anni	640,000	—
12	Fabbrica torinese chassis Seren Rosso G. B. fu Michele	Torino	—	—	—	—
13	Società anon. E. Reinach	Milano	12 maggio 1905	31 dicemb. 1914	700,000	—
14	Società cerchi elastici Tenax	Milano	23 ottobre 1905	31 dicemb. 1920	1,000,000	—
15	Fabbrica ital. di recipienti inesplodibili (F. I. R. I.)	Torino	5 aprile 1906	—	500,000	1,000,000
16	Società Rancati per le industrie elettromeccaniche e Magneti Gianoli	Milano	24 aprile 1906	—	350,000	1,000,000
17	Società italiana di trasporti con automobili	Milano	22 maggio 1905	25 anni	500,000	—
18	Società generale di esercizi con automobili	Milano	22 maggio 1905	31 dicemb. 1935	1,250,000	—

industria affine alla automobilistica

Capitale sottoscritto	Numero delle azioni	Valore nominale di ogni azione	Valore effettivo di ogni azione	Valore effettivo totale	Capitale versato	Osservazioni
2,000,000	20,000	100	—	—	600,000	Industria e commercio delle automobili
80,000	—	—	—	—	80,000	Industria e commercio delle automobili
1,500,000	60,000	25	—	—	450,000	Vendita, noleggio e riparazione automobili
1,000,000	40,000	25	—	—	300,000	Già società italo-inglese per motori a combustione (in liquidazione)
1,000,000	40,000	25	—	—	300,000	Assorbita dalla Fabbre e Gagliardi
—	—	—	—	—	—	Fabbrica gomme
7,000,000	14,000	500	—	—	2,100,000	Id. id.
2,000,000	—	—	—	—	600,000	Id. id.
1,400,000	—	—	—	—	420,000	Produzione e commercio del caoutchouc
600,000	24,000	25	—	—	180,000	Costruzione fanali
640,000	25,600	25	—	—	640,000	Id. id.
—	—	—	—	—	—	Costruzione di chassis
700,000	7,000	100	175	1,225,000	700,000	Lubrificanti
1,000,000	10,000	100	—	—	300,000	Cerchioni elastici ad aria libera
500,000	20,000	25	—	—	150,000	Serbatoi di benzina
350,000	—	—	—	—	105,000	Magneti Gianoli
500,000	5,000	100	—	—	150,000	
1,250,000	12,500	100	—	—	375,000	

N.	NOME DELLA SOCIETÀ	SEDE	Data di fondazione	Durata	CAPITALE NOMINALE approvato	CAPITALE NOMINALE aumentabile	Capitale sottoscritto	Numero delle azioni	Valore nominale di ogni azione	Valore effettivo di ogni azione	Valore effettivo totale	Capitale versato	Osservazioni
19	Cooperativa esercenti vetture pubbliche autom.	Milano	18 luglio 1905	—	illimitato	illimitato	10,750	215	50	—	—	10,750	
20	Società nazionale di trasporti a trazione meccanica sulle strade ordinarie	Roma	23 ottobre 1905	—	400,000	1,500,000	400,000	4,000	100	—	—	120,000	Dalla Società romana per l'esercizio e la costruzione di automobili (in liquidazione)
21	« Æmilia » società di trasporti con automobili	Bologna	15 genn. 1906	31 dicemb. 1930	100,000	—	100,000	1,000	100	—	—	30,000	
22	Società di trasporti con automobili	Genova	1905	—	30,000	—	30,000	—	—	—	—	10,000	
23	Società per trasporto con automobili	Caserta	20 dicemb. 1904	15 anni	110,000	—	110,000	110	1000	—	—	33,000	Esercita la linea Caserta-Piedimonte d'Alife.
24	Società per la trazione elettrica	Milano	18 luglio 1905	31 dicemb. 1930	1,000,000	—	1,000,000	10,000	100	—	—	300,000	Tramvie elettriche senza rotaie
25	Società automobili Alta Valtellina	Tirano	19 ottobre 1905	31 dicemb. 1914	70,000	—	70,000	140	500	—	—	21,000	Trasporto viaggiatori e merci con automobili
26	Vacuum Oil Company	Genova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Lubrificante
27	Atretos imperforabile per gomme	Torino	giugno 1906	—	130,000	—	130,000	—	—	—	—	39,000	
28	F. A. R. (freni a ricupero)	Genova	maggio 1906	—	1,000,000	—	1,000,000	—	—	—	—	30,000	Freni a ricupero brevetto *Cantono*
29	Società anonima Oleum.	Torino	aprile 1906	—	400,000	—	400,000	—	—	—	—	120,000	Fabbricazione olii minerali e vasiline
30	Società automobilistica Etruria	Pisa	aprile 1906	—	300,000	—	300,000	—	—	—	—	90,000	Esercizio garages

Riguardo ai centri industriali, si hanno i seguenti dati:

Città	Numero delle società aventi per scopo la costruzione di automobili	carrozzerie	ind. affini	Totale
Torino	21	6	7	34
Milano	11	9	12	32
Firenze	1	1	1	3
Roma	2	—	2	4
Napoli	5	—	—	5
Genova	5	1	4	10
Bergamo	1	—	—	1
Brescia	2	—	—	2
Bologna	1	1	1	3
Tirano	—	—	1	1
Palermo	1	—	—	1
Caserta	—	—	1	1
Livorno	1	—	—	1
Varese	—	1	—	1
Pisa	—	—	1	1
Totale	51	19	30	100

L'industria automobilistica, che prima era quasi concentrata soltanto a Torino ed a Milano, ora va estendendosi rapidamente negli altri centri industriali, e specialmente a Genova ed a Napoli. È da notarsi però che fra le Società costruttrici di automobili aventi sede a Genova, una (Società Dora) ha il suo stabilimento a Torino, e l'altra (Marchand) a Piacenza, e che fra le Società aventi sede a Roma una (Fides) ha il suo stabilimento a Torino. A Venezia venne fondata la Società Veneziana Automobili Nautiche (S.V.A.N.), ma essa venne assorbita dalla Florentia di Firenze.

Esaminata in linee generali l'industria automobilistica italiana dal lato puramente finanziario, passiamo ora ad esaminarla dal punto di vista commerciale. Ed incominciamo a vedere i dati di importazione ed esportazione in questi ultimi anni.

Commercio delle automobili in Italia dal 1° gennaio al 31 marzo per gli anni 1905 e 1906

Anno dell'osservazione	IMPORTAZIONE						ESPORTAZIONE					
	Numero		Valore totale		Val. singolo		Numero		Valore totale		Val. singolo	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Peso fino a 400 kg	—	58	—	490,900	—	8,500	—	5	—	38,000	—	7,400
Peso da 400 a 1000 kg.	—	168	—	1,557,600	—	9,000	—	29	—	420,300	—	14,500
Peso superiore a 1000 kg	—	71	—	1,354,100	—	19,000	—	26	—	599,000	—	23,000
Totale	165	297	1,511,500	3,382,600	9,250	11,300	87	60	355,250	1,057,300	9,500	17,600
Differenza	—	+132	—	+1,865,100	—	—	—	+23	—	+692,050	—	—

I dati di questa tabella ci servono a calcolare approssimativamente i dati riguardanti tutto l'anno 1906, e ciò si ottiene ammettendo che il progresso annuale tra il 1905-1906 sia simile al progresso avutosi in questi primi tre mesi.

Importazione delle automobili in Italia dal 1900 al 1906

Anni	NUMERO			VALORE			Valore per ogni macchina
	con meno di 5 mila	con più di 5 mila	Totale	con meno di 5 mila	con più di 5 mila	Totale	
1900	194	5	199	1,164,000	40,000	1,204,000	6,000
1901	286	12	298	2,187,123	154,800	2,341,923	7,800
1902	271	5	276	2,087,640	62,000	2,149,640	7,800
1903	289	8	297	2,807,985	109,000	2,806,985	9,500
1904	401	9	410	3,957,860	153,000	4,110,860	10,000
1905	—	—	667	—	—	6,249,000	9,300
1906	—	—	1,200	—	—	12,000,000	10,000

Esportazione delle automobili dall'Italia dal 1900 al 1906

Anni	NUMERO			VALORE			Valore per ogni macchina
	con meno di 5 mila	con più di 5 mila	Totale	con meno di 5 mila	con più di 5 mila	Totale	
1900	6	—	6	36,000	—	36,000	6,000
1901	17	3	10	84,800	17,600	102,400	5,100
1902	30	—	30	170,350	—	170,350	5,680
1903	43	9	52	505,000	81,000	586,000	11,270
1904	127	—	127	1.112,560	—	1.112,560	9,000
1905	—	—	287	—	—	3,646,000	12,700
1906	—	—	462	—	—	6,150,000	14,000

Dai dati riportati possiamo dedurre che in quest'ultimo quinquennio l'industria automobilistica italiana ha fatto un enorme progresso: l'importazione da 199 automobili è salita ad un numero di 1200 circa nel 1906, e da un valore di 1.204.000 lire è salita ad un valore di lire 12.000.000. L'esportazione ha fatto un progresso ancora più grande; da un numero di 6 automobili nel 1900, essa è salita a 462 automobili nel 1906, e da un valore di lire 36.000 è salita ad un valore di lire 6.450.000; e se facciamo la somma dell'importazione con l'esportazione, abbiamo i seguenti valori del commercio automobilistico totale:

Anni	Commercio automobilistico totale	
	Numero	Valore
1900	205	1.240.000
1901	308	2.444.323
1902	306	2.319.990
1903	349	3.392.985
1904	537	5.223.420
1905	954	9.895.000
1906	1662	18.450.000

e cioè da 205 automobili si è saliti a 1662 automobili con un valore che è aumentato da lire 1.240.000 a lire 18.450.000.

Ma per farsi un'idea più chiara dell'aumento verificatosi, calcoliamo i numeri indici, supponiamo cioè che siano eguali a 100 i dati riguardanti il

1900, e calcoliamo in base ad essi i dati per gli altri anni. Avremo la seguente tabella:

Numeri indici del commercio automobilistico italiano

Anni	IMPORTAZIONE			ESPORTAZIONE		
	Numero	Valore totale	Valore singolo	Numero	Valore totale	Valore singolo
1900	100	100	100	100	100	100
1901	150	195	130	333	284	85
1902	139	178	130	500	473	95
1903	150	233	158	866	1,628	188
1904	206	240	166	2116	3,900	159
1905	335	519	155	4783	10,128	212
1906	603	1,200	166	7,700	17,916	233

Avremo perciò che nell'importazione il numero delle automobili è aumentato da 100 a 603, cioè del 503 %, mentre il valore è aumentato da 100 a 1200 cioè del 1100 %: nell'esportazione invece il numero delle automobili è aumentato da 100 a 7700 cioè del 7600 % e nel valore da 100 a 17.916 cioè del 17.816 %!

Esaminando invece i dati che riguardano il prezzo singolo di ogni macchina si possono dedurre conclusioni interessanti l'industria nazionale. Il valore medio di ogni macchina è ricavato dai valori denunciati alla dogana; ora, in linea generale, il valore medio di ogni automobile è andato gradatamente aumentando, incominciando con un valore di lire 6000; nell'importazione il valore è aumentato gradatamente, coll'aumento della potenza dei motori e della comodità nella carrozzeria, da 6000 a 11,300, oscillando attorno a 9500 lire in questi ultimi quattro anni; nell'esportazione invece i valori delle automobili risentirono delle condizioni dell'industria; da un valore di 6000 lire diminuirono a 5000 nel 1901 e 1902, per effetto della poca fiducia ispirata in Italia ed all'estero dalle automobili di costruzione nazionale per salire poi rapidamente a 10.000, a 12.000 ed ultimamente a 14.000; riconosciuta la bontà delle automobili italiane sugli altri tipi di fabbricazione estera, esse vengono ricercate ovunque e, data l'enorme richiesta e la non ancora sufficiente produzione nazionale, è naturale che il prezzo delle automobili esportate sia superiore a quello delle automobili estere; naturalmente influisce sul prezzo medio così elevato anche il fatto che proporzionalmente vengono esportate vetture di grande peso e quindi potenza, mentre vengono

importate vetture di peso medio e quindi di media potenza. Ciò si può facilmente vedere dalla seguente tabella:

Commercio delle automobili in Italia nel 1905

Tipo dell'automobile	IMPORTAZIONE			ESPORTAZIONE		
	Numero	Valore totale in lire	Valore per ogni macchina	Numero	Valore totale in lire	Valore per ogni macchina
Con peso minore di di 500 kg. . .	165	932,050	5,600	69	417,250	6,000
Con peso da 500 a 1000 kg . . .	369	3,646,400	9,900	116	1,437,250	12,000
Con peso superiore a 1000 kg. . .	133	1,899,600	14,300	102	1,791,500	17,000
Totale	667	6,478,050	9,300	287	3,646,000	12,700

Però rimane sempre il fatto che le automobili italiane esportate hanno, qualunque sia il loro tipo, un prezzo sempre più elevato che non le automobili estere importate, il che dimostra che le automobili italiane oltre ad un valore materiale, hanno anche un valore diremo così morale, dovuto alla perfezione dei meccanismi, all'insieme artistico ed alla finitezza di ogni singola parte.

Il commercio automobilistico italiano sta trasformandosi completamente, e non passeranno molti anni che l'Italia da importatrice diventerà esportatrice: ciò si può vedere dalla seguente tabella:

Rapporto fra l'importazione e l'esportazione delle automobili in Italia dal 1900 al 1906

Anni	RAPPORTO		NUMERO INDICE	
	Numero	Valore	Numero	Valore
1900	33,2	33,4	100	100
1901	29,8	22,4	89	66
1902	9,2	12,6	27	37
1903	5,7	4,8	17	14
1904	3,2	3,7	9,6	11
1905	2,3	1,7	6,8	5,1
1906	2,3	1,7	6,8	5,1

Mentre nel 1900 l'importazione era 33.2 volte l'esportazione per ciò che riguarda il numero, e 33.4 per ciò che riguarda il valore, nel 1905 i due rapporti sono diminuiti a 2.3 ed 1.7; per il 1906 si sono messi gli stessi valori del 1905, ma molto probabilmente invece i due rapporti diminuiranno a circa 2.0 ed a 1.5. Così quando il rapporto sarà eguale ad 1 avremo l'importazione eguale all'esportazione, e quando il rapporto sarà minore di 1, l'Italia, per ciò che riguarda le automobili, sarà una nazione esportatrice.

Per conoscere i paesi da dove vengono e dove vanno le nostre automobili, basta esaminare le seguenti tabelle:

Commercio speciale delle automobili nel 1904.

Importazione.

Paese	Numero	Valore
Austria Ungheria	5	40.000
Belgio	3	20.000
Francia	304	3.112.860
Germania	43	435.000
Gran Brettagna	1	8.000
Stati Uniti d'America	48	453.000
Svizzera	5	27.600
Turchia d'Europa	1	15.000
Totale	410	4.110.860

Esportazione.

Paese	Numero	Valore
Austria Ungheria	12	104.000
Belgio	—	— —
Francia	70	684.000
Germania	1	5.500
Gran Brettagna	1	10.000
Portogallo	2	2.000
Spagna	1	5.500
Svizzera	2	18.500
Turchia d'Europa	1	6.000
India Brittanica	2	6.000
Cina	1	5.000
Tunisia	2	17.060
Stati Uniti d'America	24	185.000
Argentina	4	33.500
Brasile	1	8.000
Perù	1	10.500
Uruguay	1	5.000
Totale	126	1.132.560

Il commercio delle motociclette e dei velocipedi nel 1905 è rappresentato nella seguente tabella:

Commercio dei velocipedi e delle motociclette in Italia nel 1905

	IMPORTAZIONE			ESPORTAZIONE		
	Numero	Valore totale in lire	Valore per macchina	Numero	Valore totale in lire	Valore per macchina
Velocipedi . .	3,035	455,250	150	374	56,100	150
Motociclette . .	308	46,200	150	7	1,050	150
Totale	3,343	501,450	150	381	57,150	150

NB. — Il valore per le motociclette fino al 1905 venne dal Ministero delle finanze tenuto eguale a quello dei velocipedi, e cioè a 150 lire: nel 1906 però venne portato a lire 800, e cioè più prossimo al vero.

Commercio delle motociclette e velocipedi in Italia dal 1° giugno al 31 marzo negli anni 1905 e 1906

Valore della macchina	IMPORTAZIONE						ESPORTAZIONE					
	Numero		Valore totale		Valore singolo		Numero		Valore totale		Valore singolo	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Velocipedi . .	—	692	—	103,800	150	150	—	44	—	6,600	150	800
Motociclette .	—	40	—	32,000	150	800	—	2	—	1,600	150	150
Totale . . .	722	732	108,300	135,800	—	—	38	46	5,700	8,200	—	—
Differenza . .	—	+10	—	+27,500	—	—	—	+ 8	—	+2,500	—	—

NB. — I valori singoli, a diversità delle automobili, viene fissato dal ministero, fino al 1905 venne fissato un valore unico di L. 150,00 tanto per le motociclette quanto per i velocipedi, nel 1906 vennero giustamente modificati i prezzi, mantenendo a L. 150,00 il prezzo dei velocipedi e portando ad 800 lire il prezzo delle motociclette.

Ed ora che abbiamo esaminato attentamente lo sviluppo dell'industria automobilistica italiana dal 1900 al 1906, possiamo concludere che l'industria è in continuo progresso non soltanto per le richieste dei mercati interni, ma ancora più per le richieste dei mercati esteri.

L'industria automobilistica italiana è un'industria promettente e remunerativa, e tutte le Società costituitesi e quelle che molto probabilmente si costituiranno avranno certamente un enorme sviluppo, quando però le speculazioni di borsa oltrepassando i limiti concessi non abbiano a rovinare completamente la nuova industria nazionale.

Torino, 1° luglio 1906.

NOTIZIE INDUSTRIALI

COSTRUZIONI.

Tipi di nuove strade a Londra. — Sul finire dello scorso anno si sono inaugurati a Londra i nuovi corsi Kingsway e Aldwych, la cui spesa a carico della « London County Council » salì a 150 milioni di lire. È il più poderoso lavoro di viabilità realizzato a Londra dopo il 1820, epoca nella quale fu costruito il Regent Street.

I nuovi corsi, che passano nel centro della metropoli, hanno larghezza di m. 30,50 e sul loro sottosuolo si trova al centro la galleria per le tramvie; immediatamente a destra e a sinistra le gallerie per le canalizzazioni con sottostanti quelle per la fognatura. Sotto i marciapiedi vi sono le piccole cantine dipendenti dalle case che fiancheggiano la strada, con tutte le tubazioni inerenti e da cui partono le tubazioni per le comunicazioni con quelle dei pubblici servizi. In tal modo il sottosuolo della strada è tutto utilizzato e costituisce una sezione tipo che sarà delle più usate in avvenire; essa è pratica, razionale, igienica e fra le più economiche nei grandi centri, ove il prezzo dei terreni è eccezionalmente elevato.

GEOLOGIA.

Notizie sulle sabbie emesse dal Vesuvio. — Le conoscenze che abbiamo sulle materie emesse in diversi tempi dal Vesuvio ci mostrano che variabile ne è la composizione, non solo da un periodo eruttivo ad un altro, ma nello stesso periodo, anche a breve distanza di tempo. Tale incostanza nella costituzione si osserva in sommo grado nelle materie eruttate sotto forma di sabbia, più o meno sottile, e ricadenti sul suolo a guisa di pioggia di cenere. A contribuire a tali variazioni concorre: sia la distanza del luogo ove si deposita le cenere, dal luogo ove essa ha origine, e quindi l'altezza del pino, la forza dei venti, le grossezza dei granelli, il loro peso specifico; sia la natura diversa delle sostanze che gradatamente escono dal vulcano: fattori