

quando scrive che le due linee hanno gli stessi titoli, e sono state approvate nel medesimo modo, e le sue parole, di cui lo ringraziamo, a pro' della ferrovia Genova-Asti sono la più bella prova che nessuna questione verrà sollevata. Crediamo perciò che non si debba nutrire alcun timore al riguardo, perocchè le sorti della ferrovia ormai si possono dire assicurate, e non è più che questione di tempo. Questo, non ne dubitiamo punto, non sarà lungo, ma non bisogna correre neppure troppo innanzi col desiderio e colle aspirazioni.

Il motto *festina lente*, così fecondo di utilissime conseguenze, fu la divisa, lo abbiamo già avvertito altre volte, della vagheggiata ferrovia, e dell'alta mente che prese sotto il suo valido patrocinio questo grandissimo interesse delle provincie Subalpine. Si fu non avendo fretta, e lavorando, che si poté ottenere, prima il riconoscimento dell'utilità della ferrovia, poi la promessa di una legge che ne autorizzasse la costruzione, date certe e determinate condizioni, ed infine la legge che la costruzione autorizzava.

Non dobbiamo quindi manifestare timori per ritardi che si verifichino: questi non faranno certo danno alla ferrovia Genova-Asti; la nostra fiducia in un prossimo principio di esecuzione, è e deve rimanere piena ed intera.

Camera di Commercio e d'Arti di Alessandria

Riceviamo e pubblichiamo:

Il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio fa noto di aver prorogato a tutto il mese di febbraio, il tempo utile per la presentazione delle domande d'inserzione nel *Catalogo degli esportatori Italiani*, essendo sua intenzione che il medesimo riesca quanto più è possibile completo.

Le tre edizioni che stanno per pubblicarsi nelle lingue *Francese-Inglese-Spagnuola* saranno sparse in numero di 30000 copie nelle Americhe, e nelle altre contrade in cui queste lingue sono parlate, coll'intendimento di promuovere nuovi traffici col nostro paese, far conoscere i nostri prodotti, e provocare pel commercio italiano scambi nuovi, e nuove linee d'esportazione.

Si fa in conseguenza appello ai nostri Commercialisti e Produttori; e massimamente agli Enologi della Provincia affinché approfittino dei mezzi che il Ministero con questa pubblicazione loro procaccia per iniziare commerci nuovi ed ampliare la cerchia dei vecchi.

Il formato di tale Catalogo sarà identico a quello già pubblicato per l'Esposizione di Anversa (0,15 X 0,25) ed il prezzo d'inserzione non sarà superiore alle lire 40 per ciascuna delle tre edizioni di 10000 esemplari e per ogni mezza pagina di stampa.

La Camera di Commercio e d'Arti della Provincia di Alessandria convinta dell'utile che può derivare al Commercio da tale pubblicazione, prega gl'interessati a volere rispondere all'appello che le rivolge e trasmettere le domande relative, avvertendo che le notizie da inserirsi dovranno indicare con precisione la Ditta con la sua sede principale e colle succursali a cui potessero essere indirizzate le domande, la indicazione degli

stabilimenti ed entità della produzione, l'enunciazione specifica dei prodotti che si offrono, qualità e prezzi, nonchè le indicazioni relative al luogo di consegna.

Dagli Uffici Camerali addì 30 gennaio 1886.

Il Presidente
GIO. BOSCHIERO.

Il Segretario-Capo
AVV. E. PERSI.

EGREGIO SIG. DIRETTORE

Dalla Valtellina il 3 febbraio 1886.

(P) Nella mia precedente vi parlai del tronco di strada ferrata del Monte Spluga, che si vuole costruire in continuazione del tronco Colico-Chiavenna e che è destinato a diventare una linea internazionale di grande importanza. Ora il comitato dello Spluga, il quale evidentemente non si fa illusioni sulle gravi difficoltà che, nel conflitto di interessi occulti e palesi di cui è cagione, si oppongono all'attuazione di un così grandioso progetto: avrebbe intanto messo innanzi un altro progetto non meno ingegnoso; una specie, dirò così, di prefazione al primo e che dovrebbe servire a preparargli il terreno e dimostrarne l'utilità indiscutibile, la necessità ineluttabile.

Tale progetto, consisterebbe nell'aprire intanto, per mezzo di una ferrovia *economica*, una diretta comunicazione coll'Engadina per valle Bregaglia e pel passo della Maloica. L'Engadina, come forse tutti non sapranno, è il giardino della Svizzera e non v'è certo in Europa una vallata ampia ed amena per laghi e ghiacciai che la possa uguagliare all'altezza di circa 1800 metri sul mare. Essa è un centro importantissimo di consumi essendo la stazione alpina più frequentata in estate ed anche nell'inverno, e si approvvigiona in parte in Italia e in parte ancora e non piccola nella Svizzera e Germania. I consumi dell'Engadina sono quelli di persone ricche o almeno agiate, e quindi i più remuneratori del commercio. Risulta perciò innegabile che colla ferrovia del Maloia si darebbe una sentita prevalenza alle nostre derrate e a tanti altri nostri oggetti industriali e Milano verrebbe in questo modo ad essere il maggior centro di produzione e smercio per la deliziosa valle.

Dietro queste ed altre accorte considerazioni, l'Ing. Guido Paravicini, in una lettera pubblicata giorni sono nel *Corriere della Sera*, insiste perchè fra i 1000 chilometri votati lo scorso anno si facciano comprendere quelli occorrenti per questa linea, non solo, ma che si ponga in quarta categoria il tronco sino al confine, come quello che più tardi dovrà servire al valico dello Spluga, il cui tronco d'accesso al sud — egli soggiunge — deve ripiegarsi in Valle Bregaglia, fin presso Villa di Chiavenna, per guadagnare in altezza, onde salire al tunnel di sommità; ed essere perciò necessario che tale tratto sia eseguito in modo da poter servire ad una ferrovia di binario ordinario.

Tale idea ha non pochi fautori in questi valli-giani e trovo che anche i periodici locali se ne occupano con vivo interesse. Del resto, se sono rose fioriranno. Intanto non vi dispiacerà sapere come qualmente l'impresa del tronco ferroviario Colico-Chiavenna si sia formalmente impegnata colla provincia di ultimare i lavori in modo da potere aprir la linea ai primi di luglio p. v.

Ho accennato più sopra ai periodici locali di questa provincia; e credo franchi la spesa di entrare in maggiori particolarità per quanto li riguarda.

Il giornalismo è qui rappresentato da quattro fogli, che sono: l'*Eco della Provincia*, la *Valtellina*, il *Bollettino commerciale*, la *Provincia*. I tre primi sono settimanali, e l'ultimo esce due volte la settimana. Anche qui, come dappertutto nei paesi liberi, essi sono l'organo di diversi partiti politici e amministrativi, e s'accendono anche fra loro di quando in quando acerrime battaglie senza poi parlare di quel sordo ringhio in permanenza che traspare da ogni articolo, da ogni periodo, da ogni

parola... ero quasi per dire perfino dagli annunci a pagamento.

Il primo di quei periodici è diretto dal Comm. Romualdo Bonfadini, il cui nome non vi sarà certamente ignoto, non solo per aver egli rappresentato per più anni la Valtellina al Parlamento nazionale, per essere stato segretario generale della Pubblica Istruzione, ai tempi, credo, del Ministro Cantelli, per avere ultimamente avuto il raro onore di un cenno biografico piuttosto lusinghiero dalla *Penna* di Sbarbaro, ma più ancora per i lavori storici e letterari che lo segnalano fra gli ingegni meglio equilibrati, severi e colti, non dico della Valtellina, ma dell'Italia tutta. Bonfadini, con Visconti-Venosta, altro valtellinese celebre, appartiene o, dirò meglio, appartiene alla destra; e potete quindi immaginare quali interessi e quali principii possa patrocinare. Di fronte al suo, stanno due organi del partito progressista e radicale: la *Provincia* e la *Valtellina*. Giorni sono vi fu anzi uno scambio di polemica frizzante fra la *Provincia* e l'*Eco della Provincia*, diretto come dissi, dall'on. Bonfadini, ed a proposito di una — sottrazione — di documenti verificatasi, a detta della *Provincia*, nelle raccolte degli atti parlamentari esistenti negli uffici di Sondrio e contenenti il discorso dell'ex deputato Bonfadini e da questi pronunciato il 22 dicembre 1867, in difesa e glorificazione — ed è sempre la *Provincia* che parla — del fratricida Ministero Menabrea. Avrete anche udito sussurrare nei giornali quotidiani di un'altra scomparsa di documenti avvenuta nel Ministero degli esteri e specialmente la protesta del Visconti-Venosta contro l'occupazione nostra di Roma, proprio quando era lui ministro. Bonfadini poi è inoltre accusato nientemeno che di aver patrocinato il valico del Gottardo contro il valico dello Spluga più favorevole agli interessi della Valtellina: *inde ira*.

Il mercato del vino è stazionario e alla febbrile attività dei mesi scorsi, è subentrata una calma che fa star sopra pensiero i produttori, i quali però non vogliono saperne di ribassare i prezzi, abituati finora ai corsi elevati per l'abbondante ricerca di prima. Eppure, se si vuole che gli affari riprendano almeno l'andazzo ordinario, bisognerà che facciano di necessità virtù e si rassegnino a concedere facilitazioni, il che non sarà poi gran male.

A proposito di vino.

Fra gli oggetti che sono compresi nell'ordine del giorno da trattarsi dall'8. Congresso che la Società generale degli Agricoltori di Milano, terrà in Roma il 20 corrente, ho trovato il seguente quesito che credo di non lieve importanza per l'avvenire commerciale del nostro mercato vinicolo.

« Nell'attuale stato progressivo dell'enologia italiana, quale è la via da tenersi dai produttori di vini nazionali per confezionare pochi e buoni tipi e loro aprire un largo sbocco sui mercati all'estero? »

Ai Congressisti l'ardua risposta.

I giornali e la popolazione strepitano contro l'orario delle casse postali fra Sondrio e Bormio che non è in coincidenza colla ferrovia e fa subire ritardi nocivi alle corrispondenze. Ma la Direzione Generale delle Poste fa l'orecchio del mercante. Altri lamenti si fanno contro l'impresa pel servizio dei passeggeri sulle diligenze fra Sondrio e Bormio. Guardate curiosa combinazioni! mentre i vetturali che fanno costì il servizio da Acqui a Cortemilia caricano senza misura e spesso con rischio gravissimo quanti passeggeri incontrano (ed è capitato alcune volte anche a me di trovarmi letteralmente stipato in una sola vettura con una ventina d'altre persone) qui invece, con rigorismo degno certo di miglior causa, l'impresa si rifiuta di accettare non solo bauli, pacchi e merci di nessun genere, ma anche, in qualunque stazione, un numero di passeggeri maggiore di quattro, e notate che queste diligenze possono portarne il triplo, oltre a un carico discreto di bagagli.