

ASSOCIAZIONE

Esce tutti i giorni, eccettuato il domenica.
Associazione per l'Italia Lire 32 all'anno, semestrale e trimestrale in proporzione; per gli Stati esteri da aggiungersi le spese postali.
Un numero separato cent. 10, arretrato cent. 20.
L'Ufficio del Giornale in Via Savorgnana, casa Tellini N. 14.

Durante l'Esposizione universale di Parigi nei grandi Magazzini del Printemps, 70 Boulevard Haussmann, al prezzo di cent. 15 ogni numero.

Atti Ufficiali

La Gazz. Ufficiale del 7 giugno contiene:

1. R. Decreto 23 maggio che autorizza il comune di Villanova di Casale Monferrato, ad assumere il nome di « Villanova Monferrato ».
2. Id. 12 maggio che autorizza la vendita di alcuni beni dello Stato.

— La Gazz. Ufficiale dell'8 giugno contiene:
1. R. decreto 23 maggio che concede facoltà di riscuotere il contributo dei soci al Consorzio costituitosi in Alagna (Pavia) per la irrigazione di terreni in quel comune, mediante derivazione di acqua dal canale Cavour;
2. Disposizioni in materia personale dipendente dal ministero di pubblica istruzione, in quello delle amministrazioni dei telegrafi, dei pesi e misura e del saggio dei metalli preziosi; nel personale giudiziario e in quello dei notai.
3. Relazione al ministro delle finanze intorno alla ricostituzione del Comitato permanente per la costruzione ed applicazione dei pesatori.
La Direzione dei telegrafi annunzia l'apertura di un ufficio telegrafico in S. Costantino Albanese (Potenza).

LA FERROVIA VITTORIO-BELLUNO

Nella questione della ferrovia Vittorio-Belluno in confronto dell'altra linea, che percorrerebbe la valle del Piave, per scendere a Treviso d'altra parte, ed intorno a cui leggiamo da ultimo un opuscolo dell'on. ingegnere e deputato Federico Gabelli, il nostro Giornale non aveva preso parte, considerando tanto l'una quanto l'altra delle due linee d'interesse soprattutto provinciale e quindi da doversi in certo modo decidere in famiglia, ad onta che anche il Friuli abbia interesse che la linea risalga da Vittorio a Belluno.

Quell'avvertenza però che ci venne fatta da una nostra corrispondenza da Motta (vedi n. 129) ci parve giusta per sé stessa.

Certamente, oltre della maggiore brevità della linea da costruirsi, della minore spesa e del più breve tempo che si metterebbe a possederla, daché soprattutto una parte di quella è già quasi compiuta e fino a Vittorio si aprirà nel prossimo ottobre, è da considerarsi che sarebbe quella la linea indicata per la stessa Treviso e soprattutto per Venezia, ma più ancora per i Distretti trevigiani al di qua del Piave e per tutta anzi la parte più orientale del Veneto, cioè per gli altri paesi della Provincia di Venezia e per quelli della Provincia di Udine.

La pianura produce soprattutto granaglie anche per la montagna e scambia i propri prodotti di questa. È stato giustamente osservato, che anche le ferrovie di carattere locale, quando da una fertile pianura si addentrano in mezzo alle valli alpine, hanno una frequenza relativa maggiore di molte altre che attraversano la pianura e toccano anche paesi più grossi, ma che non hanno molti scambi da operare tra loro.

Dalla montagna alla pianura, oltre al maggiore movimento delle cose, suole esserci anche quello delle persone. Il lavoro tende a scendere dal monte al piano; e da per tutto si vedono in certe stagioni frotte di operai scendere alla pianura; e più scenderebbero, se fossero di molto agevolati i trasporti.

È vero altresì, che in questa parte del Veneto l'agricoltura ha molte conquiste da fare sopra terreni ancora da bonificarsi e che si vanno grado grado bonificando. La terra però colà ha bisogno di nuove braccia; e certamente sarebbe da operare la colonizzazione interna, la quale diventerebbe più agevole quando gli operai delle zone superiori andassero a poco a poco familiarizzandosi coi luoghi e gli uomini delle zone inferiori. L'emigrazione temporanea della montagna bellunese come della montagna friulana ha la sua principale corrente volta verso l'Oriente; ed anche questo è da calcolarsi.

Noi abbiamo inoltre più volte considerato, che è nell'interesse nazionale il rafforzare ogni genere di utile attività nella parte estrema, tuttora incompleta del Regno. Questa era la politica di Roma antica; la quale conduceva le sue vie famose in questa regione, la colonizzava ampiamente, la guerniva. Noi moderni italiani, che

abbiamo un'idea più giusta di quella dei Romani circa allo estendere le conquiste, perché essi conquistavano colle armi e dovettero inevitabilmente finire coll'essere conquistati, crediamo che non dobbiamo cessare dall'imitarli con un altro genere di conquiste, quello cioè del lavoro e della civiltà. Roma aveva gremito di fortificazioni tutte le Alpi Giulie; l'Italia deve spingere le sue ferrovie, e con esse il lavoro, l'agricoltura, l'industria ed una popolazione operosa verso gli estremi confini geografici ed etnografici della Nazione in questa parte nord-orientale, dove ci soprastano due numerosi e potenti: razze, la germanica e la slava, che premono verso il sud, e verso quel mare che fu nostro e dove corriamo rischio di essere i più deboli.

Parrà a taluno, che con questo abbiamo allungato l'argomento, e che partendo da un semplice tronco di ferrovia e dalla sua direzione verso il sud-est, siamo venuti a generalizzare di troppo il discorso. Ma ci sembra piuttosto, che non si erri mai, se mettendo una larga base, la più larga possibile ai disegni della nostra futura operosità, ci poniamo sopra di essa tutti i particolari pratici mano mano che si presentano sopra questa larga base.

Se, come sentinella delle Alpi Giulie, che cerca di non perdere occasione per trattare gli interessi generali della Nazione in queste parti, abbiamo parlato sovente delle cose da farsi dalla Nazione stessa, dalla Provincia e da particolari Consorzi in questa regione estrema, siamo sempre partiti da queste considerazioni generali, che a modo nostro di vedere sono importantissime.

Così, parlando delle ferrovie nazionali, interprovinciali e locali, di tramways e di altre comunicazioni, di irrigazioni, di bonifiche, di industrie, d'istituzioni educative ed economiche di qualunque genere, siamo partiti sempre da un'idea più larga, la quale potesse comprendere in sé tutte queste opere ed istituzioni, le quali non erano che parti di un disegno maggiore, ed interessi locali ad un interesse più generale e veramente nazionale subordinati.

Nessuno quindi si meravigli, se anche questa discesa dei Bellunesi e Cadornesi per Vittorio e Conegliano a Venezia ed Udine colla ferrovia nord-orientale, consideriamo anche sotto a questo aspetto.

Se intendiamo molto bene le preferenze dei Distretti trevigiani di Vittorio, Conegliano, Oderzo, Motta, ai quali si uniranno di certo anche i Distretti veneziani di San Donà di Piave e di Portogruaro, non possiamo negare che ad essi si trovano naturalmente associati in tali preferenze i Distretti di Sacile di Pordenone, di San Vito, di Latisana, di Udine ecc.

Per quanto adunque la nostra opinione potesse valere, noi tanto più ci crediamo in debito di esprimerla in questo senso, che sappiamo di trovarci d'accordo con moltissimi altri. Le considerazioni tecniche e particolari lasciamo del resto ad altri la cura di esprimerle.

Non vogliamo però dissimulare, che la città di Pordenone è il centro a cui fanno capo le biade, con cui si approvvigionano gran parte dei Distretti del Bellunese e specialmente quelli dell'alto, e che da quella via, che si chiama per lo appunto la Via dell'Alcagna, discendono i legnami di larice del Cadore e tanti altri prodotti per tutta questa parte orientale del Veneto.

Come la pontebbana, così anche la via detta dell'Alcagna è stata geograficamente indicata ai Romani, ai Veneti ed ora deve esserle per la ferrovia.

Noi crediamo adunque, che la ferrovia Conegliano-Vittorio-Belluno sia la migliore e da preferirsi per Venezia, per Treviso, ma soprattutto per il Veneto al di qua del Piave, e quindi per la maggior parte dello stesso territorio bellunese, e più ancora nei riguardi nazionali.

Del resto a condurre le ferrovie su quelle linee che sono state sempre prescelte dalle persone e dal commercio non si falla mai. Le ferrovie possono deviare dalle grandi vie postali e commerciali quel tanto che serve a correggerle ed a migliorarle, od accorciarle, od appianarle; ma sarebbe un grande errore se le abbandonassero per cercarne delle altre.

Diamo adunque il voto, perché se Vittorio ebbe il coraggio di costruire il tronco che le appartiene, lo Stato raggiunga Belluno cogli altri 32 chilometri che mancano.

L'EMIGRAZIONE

Gli uffici della Camera hanno autorizzata la lettura del seguente progetto di legge degli on-

revoli Minghetti e Luzzatti, il quale sarà svolto in occasione della discussione del bilancio del ministero dell'interno:

Art. 1. Presso il ministero di agricoltura, industria e commercio vi sarà un ispettore ed un ufficio di emigrazione.

Esso accorda la licenza agli agenti di emigrazione.

Vigila sopra di essi, in caso di trasgressione della presente legge, ordina il ritiro della licenza e all'uopo li denuncia alle autorità di pubblica sicurezza e giudiziarie.

Corrisponde direttamente coi prefetti e coi regi consoli all'estero. Sopra relazione dei medesimi, provvede al prelevamento delle indennità dovute agli emigranti sulla cauzione di che all'articolo 4.

Raccoglie le notizie opportune rispetto alla emigrazione, le comunica ai prefetti per essere diramate, ed ha il diritto di affissione gratuita dei suoi manifesti in qualunque stazione o impresa di trasporti per terra o per acqua, di qualsivoglia specie.

Art. 2. Nessuno può essere impedito di emigrare quando abbia adempiuto i doveri che gli sono imposti dalle leggi civili e militari.

L'emigrante che ha un contratto scritto o verbale con un agente di emigrazione, può ricorrere contro di esso per abuso di contratto alla prefettura o al regio consolato, secondo che si trova dentro o fuori del regno. Il prefetto o il console accorda sommarariamente l'abuso e determina l'indennità dovuta all'emigrante, riferendone all'ispettore perché detta indennità sia ritenuta sulla cauzione di cui all'art. 4.

Con istruzioni particolari saranno stabilite le anticipazioni che il prefetto o il console sono autorizzati a fare sino a che l'ispettore abbia ordinato il prelevamento sulla cauzione.

Art. 3. Sono considerati agenti di emigrazione senza distinzione di nazionalità, tutti coloro, sia individui o associazioni, i quali compiono abitualmente le operazioni per l'arruolamento e per il trasporto degli emigranti all'estero.

Vengono eccettuati i sindaci, gli impiegati dello Stato, i parroci, ed in genere i pubblici funzionari civili ed ecclesiastici, ai quali è vietato di promuovere o di frenare l'emigrazione di qualsiasi maniera.

Art. 4. Gli agenti d'emigrazione devono essere muniti di una licenza accordata dall'ispettore della emigrazione in seguito alla prestazione di una cauzione nella somma di lire 3000 di retdita, ed alle condizioni richieste dal regolamento.

Tale cauzione dovrà essere reintegrata dall'agente di emigrazione ogni volta che, in seguito alle ritenute ordinate dall'ispettore in ordine all'articolo 2, § 2, o dai tribunali di esecuzione di sentenze in ordine all'articolo 9, § 3, essa sia stata ridotta di un quarto.

Art. 5. Nella istanza per ottenere la licenza, gli agenti d'emigrazione debbono dichiarare quali sono le loro agenzie subalterne, e i loro commessi o rappresentanti, indicando i loro nomi e cognomi e i luoghi della abituale loro residenza.

Gli agenti d'emigrazione sono responsabili in solido degli atti dei loro commessi o rappresentanti per l'esecuzione del loro mandato.

Art. 6. Per l'esecuzione dei contratti stipulati cogli emigranti, gli agenti d'emigrazione sono responsabili dal giorno dell'arruolamento fino all'arrivo nel luogo di destinazione, senza pregiudizio degli ulteriori impegni risultanti dal contratto concluso con l'emigrante.

Art. 7. Agli agenti d'emigrazione che intraprendono il trasporto degli emigranti, sono applicabili le disposizioni di diritto comune per i trasporti marittimi dei passeggeri sopra navi a vela o a vapore.

Art. 8. È obbligo degli agenti di emigrazione di munire gli emigranti di un foglio di via individuale che verrà rilasciato agli agenti stessi gratuitamente dal sindaco del luogo di domicilio dell'emigrante. Di questo foglio di via dovrà esser fatta menzione nel contratto sotto pena di sua multa di lire 5 a lire 50, a carico dell'agente d'emigrazione.

Art. 9. Gli agenti d'emigrazione sforinati della licenza prescritta dall'articolo 4 saranno puniti col carcere da un mese ad un anno e con la multa da lire 51 a 5000.

Alle medesime pene sono soggetti i sindaci, gli impiegati dello Stato, i parroci ed in genere i pubblici funzionari civili ed ecclesiastici per trasgressione al divieto di cui nell'art. 3, § 2.

Le altre infrazioni alle disposizioni della presente legge e del regolamento per la sua esecuzione, sono punite con multa da lire 51 a lire 5000.

Art. 10. È punito come colpevole di truffa e con prigionia da uno a tre anni e con multa

INSERZIONI

Inserzioni nella terza pagina cent. 25 per linea, Annunzi in quarta pagina 15 cent. per ogni linea. Lettere non affrancate non ricevono, né si restituiscono manoscritti.

Il giornale si vende dal libraio A. Nicola, all'Edicola in Piazza V. E., e dal libraio Giuseppe Francesconi in Piazza Garibaldi.

da lire 51 a lire 5000 chiunque, per mestiere ed a fine di lucro, rappresenta fatti falsi o sparge notizie insussistenti, per indurre nazionali ad emigrare.

Art. 11. Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie alla presente legge.

Minghetti-Luzzatti.

NOSTRA CORRISPONDENZA

Roma 9 giugno.

Il soprappiù del bilancio — Il ribasso delle imposte — Progetto Dada illusorio — La soppressione della tassa per i cereali — La diminuzione del sale — I contratti per il dazio consumo — Conclusione.

Il giudizio dato dal nostro giornale sulla esposizione finanziaria fatta dall'on. Dada si può dire che sia quello della grande maggioranza del Parlamento e del paese. V'ha di più. Ogni giorno crescono le diffidenze verso la cifra esposta e si rende tanto maggiormente necessaria una pubblica e profonda discussione che provi colla luce del sole dove siamo e dove andiamo.

Ma ammettendo che vi sia una eccedenza e si possano dedicare circa 20 milioni al ribasso delle imposte, causa le differenti condizioni delle varie regioni che compongono l'Italia, non è facile trovare un accordo presso i deputati cui spetta il voto definitivo.

La colpa di una situazione che minaccia di diventare imbarazzante, spetta all'on. Dada, il quale non avendo saputo con intelligenza e coraggio prendere il toro per le corna, venne alla Camera con una proposta assurda come quella di ribassare d'un quarto il macinato a beneficio dei mugnai e del rivenditori di farine. La proposta è morta col nascere, ma appunto perché non vi ha oggi un ministro di finanza che sia pilota sicuro, la marea di Montecitorio minaccia di muoversi sollevata dal brutto vento regionale.

Sopprimere la tassa sul granturco, ecco quanto starebbe nel desiderio di moltissimi. E Dio voglia che si riesca a ciò nell'interesse del Friuli dove si cento quintali di cereali che si portano al molino, 91 sono di granturco, appena 9 di frumento. Disgraziatamente la Sicilia e la Sardegna non avrebbero beneficio e nemmeno le Puglie, poco la Liguria e la Toscana. In ciò sta il pericolo, imperocché questioni di tanta delicatezza hanno bisogno di essere trattate con molto tatto.

Altri nel lodevole intento di ottenere la massima armonia, preferirebbero che si diminuisse il sale di 15 centesimi per chilogramma e non vi ha dubbio che ciò gioverebbe al contado dove abbonda la polenta e la pellagra. Questa proposta sarebbe conveniente, imperocché il sale è consumato all'incirca nella stessa misura nelle provincie continentali, non nella Sicilia e nella Sardegna dove il monopolio non esiste, come non ha mai esistito.

Né mancano parecchi, i quali reputano che dopo aver pareggiato con tanta fatica il bilancio dello Stato, occorreva riflettere a quello dei Comuni schiacciati sotto il peso delle sovrimposte. Questa è la meta, alla quale doveva rivolgersi lo sguardo l'on. Dada, se voleva affrontare i problemi più ardui che affliggono il paese. Non solo i grandi comuni, ma eziandio i minori parte per le spese che sono obbligatorie, parte per altre che colla attuale civiltà si rendono indispensabili, tirano innanzi una vita stentata. Ora nella riforma del dazio consumo non sarebbe difficile trovare una via che permettesse di aiutare le amministrazioni comunali, ed intanto taluni avrebbero voluto che si dedicassero i venti milioni accennati dal Dada a diminuire d'un terzo i contratti del dazio consumo. Il vantaggio sarebbe evidente e si risolverebbe alla fine in un ribasso della sovrimposta fondiaria.

Non è da prevedersi quale sarà il successo delle prossime discussioni parlamentari. Molto dipenderà dal contegno dell'opposizione costituzionale, diventata ormai arida nella più gravi questioni. Essa avrebbe desiderato che il ministro delle finanze non avesse presentata una proposta assurda e ridicola; essa avrebbe preferito che si discutesse un po' anche lo stato delle Finanze comunali; ma se la questione della soppressione della tassa sul granturco si presenterà e con opportuni provvedimenti si potrà togliere ogni ombra d'interesse regionale, non saranno darvero i nostri amici che la respingeranno.

ITALIA

Roma. La Gazzetta Ufficiale pubblica un decreto del ministro delle finanze che ricostituisce