

LA GAZZETTA D'ACQUI

(E GIOVANE ACQUI)

MONITORE DELLA CITTÀ E DEL CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il Trimestre L. 2; Semestre L. 3,50; Anno L. 6 compreso i Supplementi.
INSERZIONI — In quarta pagina cent. 25 per linea o spazio corrispondente.
In terza pagina, dopo la firma del gerente, cent. 50.
Nel corpo del giornale L. 1. — Pagamenti Anticipati.

ESCE

la Domenica ed il Mercoledì

Gli Abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale ed alla Libreria Levi.
Si accettano corrispondenze purchè firmate.
I manoscritti restano proprietà del Giornale.
Le lettere non affrancate si respingono.
Ogni Numero Cent. 5 - Arretrato Cent. 10.

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,27 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,12 pom.
— ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,4 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,17 - 7,10 pom.

L'UFFICIO POSTALE è aperto dalle 8 ant. alle 1,45 p. e dalle 5 alle 7 p. — TELEGRAFICO dalle 9 ant. alle 2 p. e dalle 4 alle 7 p. Giorni festivi dalle 9 ant. alle 12.
La BANCA POPOLARE è aperta dalle ore 9 alle 11 ant. e dalle 1 alle 3 pom., giorni feriali.

UN PO' DI STORIA

II.

Lo scopo venne raggiunto, poichè l'onorevole Baccarini, nella relazione premessa al progetto di legge più sopra accennato, si occupò della ferrovia Genova-Acqui-Asti. Ivi dopo d'aver esposte le ragioni per cui il Governo aveva creduto bene di dare la preferenza al tracciato per Valle Scrivia nella costruzione della succursale dei Giovi, ed avere accennato che per l'aumento del traffico, in tempo non molto lontano, sarebbe stato difficile fare convenientemente il servizio con una linea sola, per cui si sarebbe poi dovuto pensare alla costruzione di una nuova linea, l'on. Baccarini scriveva queste parole (pag. 57 della relazione). « Nessuna più indicata della Genova-Ovada-Acqui-Asti, la quale riuscirebbe a tutta la zona del Piemonte non servita dalla linea di Savona, accorcerebbe di 19 Km. le distanze oltre Asti e nella previsione, se anche lontanissima, della perforazione del Monte Bianco, avrebbe il vantaggio di dirigersi verso la Chivasso-Ivrea-Aosta. »

Queste parole che abbiamo voluto riferire nella loro integrità, davano una sanzione ufficiale all'idea della Genova-Acqui-Asti, ma non erano tali da farle muovere un passo verso l'attuazione. Nel concetto del ministro l'utilità della linea progettata era bensì evidente, ma non si poteva per allora neppure pensare ad una legge qualsiasi che sotto determinate condizioni, ne permettesse l'esecuzione. Si esprimevano un desiderio ed una speranza, ma nulla si diceva di concreto per la più o meno pronta realizzazione dell'uno o dell'altra. Occorreva pertanto che fosse procurato il (se ci è lecito la frase) giuridico riconoscimento di questa linea ferroviaria, della quale il ministro aveva riconosciuto l'utilità.

Ad ottenere ciò; a far sì che nella Commissione Parlamentare incaricata di esaminare il progetto Baccarini e riferirne, si facesse strada l'idea di concretare in un articolo di legge le parole del ministro favorevoli alla Genova-Acqui-Asti, pose l'opera

sua il senatore Saracco, il quale, in questo, ebbe, convien dirlo ad onore del vero, cooperatori efficaci negli on. Sanguinetti, Mamelì ed altri, uniti tutti nel pensiero di procurare il trionfo della vagheggiata ferrovia. Il lavoro da essi fatto in tale periodo di tempo per raggiungere lo scopo prefisso, fu veramente ammirabile, e ne parlava una corrispondenza da Roma pubblicata nel N. 155 della *Gazzetta Piemontese* di quell'anno (1882) ove si leggono, fra le altre, le seguenti cose « . . . Se la battaglia sta per essere vinta, lo si deve non poco al senatore Saracco, che vi si pose alla testa, che agì ed operò senza rumore, senza far parlare di se, ma con tutta la ferrea energia della sua volontà. Quando molti disperavano del successo, dopochè il Governo aveva preferito la succursale per Valle Scrivia, l'on. Saracco con un piccolo gruppo di senatori e deputati a lui fidi, lavorava nel silenzio.

Racchiuso in se, e non curante delle opposizioni personali, egli sgombrava la via degli ostacoli, attutiva ed abbatteva ad uno ad uno gl'interessi contrarii alla sua causa, agiva presso gli amici della Camera e del Senato con un'abilità ed esperienza parlamentare che non la cedono a quelle dell'on. Depretis, e portandovi tutta la fermezza del suo carattere e tutto il peso dell'autorità incontrastata di cui gode nel Senato e nelle sfere parlamentari italiane. »

Con un generale e con soldati siffatti, la vittoria non poteva mancare; la commissione parlamentare con 5 voti contro 3, deliberava d'inserire nella legge Baccarini un articolo speciale per la ferrovia Genova-Acqui-Asti.

Quest'articolo in precedenza constava solo di una parte, quella cioè in cui si diceva che si sarebbe provveduto con legge speciale alla costruzione di detta linea, quando il prodotto lordo chilometrico della Genova-Novì avesse raggiunto L. 150 mila, ma poi venne aggiunta la seconda parte, aprente l'adito al concorso degli enti interessati affine di ottenere una pronta costruzione, e ne sono spiegate le ragioni nella relazione redatta dall'on. Gagliardo. Il Ministero accettò l'articolo aggiuntivo proposto dalla commissione e la Camera dei deputati nella tornata delli 25 giugno, ed il Senato nella tornata delli 3 luglio davano la loro approvazione al progetto Baccarini, il quale munito della san-

zione reale, diventava la legge delli 5 luglio 1882, in cui si contiene l'art. 12 così concepito: « Quando il prodotto lordo chilometrico del tronco Genova-Novì abbia raggiunto le L. 150 mila sarà provveduto con legge speciale per la costruzione di una linea ferroviaria da Genova ad Asti per Ovada, Acqui e Nizza Nonferrato.

« Sarà egualmente provveduto con legge speciale alla costruzione della suddetta linea qualora gli enti interessati offrano, a fondo perduto un concorso nella spesa di costruzione e di armamento a termini dell'art. 4 della legge 29 luglio 1879, N. 5002, rinunciando alla partecipazione degli utili di cui all'art. 14 della legge medesima. »

(Continua).



Ferrovie Genova-Ovada-Acqui-Asti

ed Alessandria-Ovada

Sotto questo titolo il *Bollettino delle Finanze, Ferrovie ed Industrie* pubblica il seguente articolo, che, ben di buon grado, riportiamo:

« Con l'approvazione delle Convenzioni ferroviarie non era ancora ben chiaro se la somma annuale di novanta milioni stabilita per le nuove costruzioni dovessero servire anche alla linea Genova-Acqui-Asti, ed era dubbio se per questa non occorresse destinare altri fondi con una legge speciale.

« L'illustre senatore Saracco, al quale il Piemonte andrà debitore di quella grande opera di pubblica utilità, trovò modo di ottenere su quel punto una esplicita dichiarazione del Ministero senza bisogno di speciali disposizioni legislative.

« La dichiarazione è contenuta nella relazione dell'on. Lacava sul bilancio dei lavori pubblici, ed è la seguente:

« — Il Ministero ritenne che, citando l'art. 11 della legge 5 luglio 1882, n. 875, con la quale veniva autorizzata *sub conditione* la ferrovia da Genova ad Asti per Ovada, Acqui e Nizza, siasi implicitamente voluto provvedere anche alla costruzione di questa ferrovia, inquantochè già erasi verificata la