

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2 — Trimestre L. 1.
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 — Ringraziamenti necrologici L. 5 — Necrologie L. 1 la linea.
 Gli abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale — Chi risiede fuori d'Acqui può associarsi presso qualunque Ufficio Postale pagando solo Cent. 20 in più — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.
Pagamenti anticipati.
 Si accettano corrispondenze purché firmate. — I manoscritti restano proprietà del giornale. — Le lettere non affrancate si respingono.
 Ogni Numero Cent. 5 — Arretrato 10.



La Gazzetta d'Acqui

(GIORNALE SETTIMANALE)

Monitore della Città e del Circondario


ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,32 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,19 pom. — ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,13 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,24 - 7,8 pom.

L'UFFICIO POSTALE è aperto dalle 8 ant. alle 1,45 p. e dalle 6 alle 7 p. — TELEGRAFICO dalle 9 alle 12 a. e dalle 2 alle 7 p. Giorni festivi dalle 9 alle 11 a. e dalle 4 alle 6 p. La BANCA POPOLARE è aperta dalle ore 9 alle 11 1/2 ant. e dalle 12 1/2 alle 3 pom., giorni feriali.

Agli abbonati di Città il giornale verrà inviato a domicilio da apposito fattorino. Lo riceveranno così appena pubblicato. Sono però pregati a volersi associare DIRETTAMENTE alla Tipografia.

Premio semi-gratuito

Chi pagherà L. 4 in più riceverà per tutto l'anno il giornale **L'Italia Termale** che costa L. 6.

La Ferrovia Genova-Acqui-Asti

Sotto questo titolo, il giornale *La Società* di Novi Ligure, nel numero 52 pubblica un articolo, che ci pare non debba lasciarsi passare senza qualche osservazione, contenendo esso apprezzamenti e considerazioni che con buona venia della nostra consorella, non brillano per troppa esattezza. Premettiamo per altro che non è nostro intendimento entrare in polemica sull'argomento dalla *Società* sollevato: solo vogliamo mettere al loro vero posto cose che di posto furono messe. Ciò premesso veniamo all'articolo in questione.

Il giornale Novese comincia col notare che l'on. Giolitti (tra parentesi, *Il Caffaro* ha corretto lo sbaglio di nome, dicendo che si trattava invece dell'on. Lovito) sollevò in seno alla commissione generale del bilancio la questione della ferrovia Genova-Asti e manifesta la speranza che, non contento delle risposte del Genala, vorrà portare la questione avanti la Camera. Fin qui *La Società* esprime un pio desiderio, e non saremo noi certamente quelli che le recheremo il dolore di discutere il movente di questo pio desiderio; come non saremo noi certamente che le impediremo di esprimere delle speranze, e di credere o no alla loro realizzazione. Ma dove, secondo il nostro modesto avviso, *La Società* sbaglia e va oltre il segno, si è quando si fa a commentare le disposizioni di legge che hanno dato vita alla Genova-Asti. Secondo la nostra consorella, non vi fu ancora legge speciale per costruire la ferrovia suddetta; quella del 27 Aprile 1886 art. 2 non è sufficiente, non serve; ma non vede *La Società* che

sarebbe stato inutile che l'art. 2 su citato facesse capo a precedenti disposizioni e richiamasse le ferrovie autorizzate con varie leggi anteriori, fra cui quella del 5 Luglio 1882 numero 875, che con quest'articolo si ordinasse lo stanziamento d'una somma per la costruzione delle ferrovie contemplate nelle leggi ivi indicate, se poi nessun effetto avesse dovuto avere il detto articolo per ciò che riflette la Genova-Asti di cui è caso appunto nella legge 5 luglio 1882? Perocché, ed è qui che la nostra egregia consorella cade in errore, lo scopo della legge del 1882 non fu già quello di creare nuove ferrovie in aggiunta a quelle, di prima, seconda, terza e quarta categoria sancite dalla legge del 1879, ma sibbene quello di approvare le tabelle di riparto generale dell'e somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria delle ferrovie complementari per tutto il tempo fissato dalla legge 29 luglio 1879 N. 5002 (serie 2^a). Ond'è che quando *La Società* scrive nel suo articolo che la legge del 1882 autorizza molte strade, scrive un errore, poichè ivi, oltre al riparto delle somme non si fa altro che risolvere la questione della succursale dei Giovi, ordinare il passaggio della Lecco-Colico dalla 4^a alla 2^a categoria, e stabilire un articolo apposito per la Genova-Asti, che è l'unica nuova linea di cui in quella legge si parli.

E conseguenza dell'errore, si è il dire che l'art. 2 della legge del 1886 si riferisce non già alla Genova-Asti ma bensì alle altre contemplate nella legge 5 luglio 1882. Basterebbero queste considerazioni per concludere che la nostra egregia consorella Novese non è nel vero allorchè si fa a criticare l'on. Genala per le risposte date a chi lo interrogava sulle sue intenzioni intorno alla ferrovia Genova-Asti, senonchè gioverà ancora notare una cosa ed è che con troppa leggerezza si parla di strada semplicemente promessa. Difatti l'art. 11 della legge 5 luglio 1882 alligava ad una od all'altra delle due condizioni in esso stabilite, vale a dire l'aumento del prodotto lordo chilometrico della Genova-Novi sino a L. 150 mila, oppure il contributo del decimo per parte degli enti interessati, la costruzione della

Genova-Asti. Ora egli è evidente che verificatasi la condizione del contributo del decimo, altro al Governo non poteva rimanere che provvedere alla costruzione, e questa fu appunto autorizzata dall'art. 2 della legge 27 aprile, col quale si richiamò espressamente la precedente legge 5 luglio 1882. Non si trattava dunque di semplice promessa fatta dal Governo, ma di un vero obbligo che era in lui di autorizzare la costruzione della linea quando una delle due condizioni da esso stabilite, si fosse, come venne in realtà verificata.

Dopo ciò, è inutile affatto che *La Società* vada facendo insinuazioni su quel che piace o non piace al senatore Saracco: non aspetta certo a noi di difendere l'egregio uomo di Stato, poichè lo difendono ad esuberanza il suo passato ed il suo presente, ma in verità non ci possiamo tenere dal dire che non è proprio giusto nè equo il voler far passare come atto di compiacenza quello che è l'adempimento d'un formale impegno, e ciò allo scopo di far vedere come da uomini politici si antepongano gli interessi del paese nativo a quelli della nazione. Questo, ce lo perdoni l'egregia consorella, non è gran fatto conveniente, tanto più che le argomentazioni su cui essa tenta fondare le sue supposizioni non hanno valore di sorta.

Il dire infatti che l'imminenza dell'apertura della succursale dei Giovi potrebbe far pericolare una legge speciale per la costruzione della Genova-Asti, equivale all'aver dimenticato che, come risulta dalla relazione della commissione parlamentare incaricata di studiare il progetto presentato dall'on. Baccarini il 2 marzo 1882, la deliberazione di costruire per valle Scrivia la succursale dei Giovi, lungi dall'impedire che la Genova-Asti fosse proposta da un articolo aggiunto dalla commissione ed accettato dal Governo, fu invece una delle ragioni della nuova proposta, poichè, sia l'on. Baccarini, sia la commissione ebbero a dichiarare che neppure l'apertura della succursale dei Giovi avrebbe potuto dar completo sfogo al commercio del porto di Genova. Meno serio poi ancora è l'agitare il fantasma della sposa della Genova-Asti, sposa che *La Società* fa ascendere nientemeno

che a 100 milioni, perocchè per quanto si voglia ritenere che il preventivo è sempre superato dalla spesa effettiva, per quanto molto si voglia concedere ai possibili sbagli, è assurdo il pensare che gli egregi e valentissimi ingegneri (basti dire che gli studi furono diretti dal Comm. Giambastiani) i quali studiarono la linea Genova-Asti e ne calcolarono la spesa, abbiano potuto commettere lo sbaglio, veramente madornale, di circa settanta milioni. Un tale sbaglio, ce lo creda *La Società*, non venne punto commesso, e quindi essa può dispensarsi dall'alzare la voce in difesa degli interessi generali, che viceversa poi potrebbero con più ragione chiamarsi interessi cittadini, come appare dalla fine dell'articolo, in cui si parla della grande spesa che toccherà a Novi, dimenticando, con quanto sentimento di giustizia non vogliamo indagare, che la ferrovia Genova-Asti scorrerà per una buona parte del territorio occupato dal circondario di Novi, che pur contribuisce anch'esso e non in piccola porzione a soddisfare l'imposta provinciale; dimenticando che a pagare, non il milione votato dalla provincia di Alessandria, ma solo un quarto del medesimo, poichè al quarto in forza della legge sulle Convenzioni venne ridotto il contributo degli enti interessati, concorrono altre città ed altri circondarii della provincia, dimenticando infine che la ferrovia Genova-Asti non è fra quelle create da un interesse particolare, ma è, come si esprime la relazione che abbiamo citato più innanzi dell'On. Gagliardo, di grandissima utilità pubblica, e risponde ad un doppio scopo, strategico e commerciale.

Dopo ciò, nulla più abbiamo a dire: solo per concludere, e lasciando in un canto il ricordo che con un'opportunità di cui non amiamo farci giudici, si evoca della questione della Corte d'Assise, quasiché la ferrovia Genova-Asti non si facesse che per vantaggio e comodo di Acqui, ci sia lecito affermare che lieti come siamo del benessere delle altre città, dell'utile che esse ritraggono da opere pubbliche, abbiamo diritto di richiedere parità di trattamento, ed una maggiore imparzialità ed equanimità nell'apprezzamento di fatti che possono recare vantaggio alla città nostra.