

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

III.

Coll'approvazione del progetto Baccarini, in un colle modificazioni introdotte dalla commissione parlamentare, un primo grande passo verso la sua esecuzione, veniva a muovere la progettata ferrovia Genova-Asti. Essa non era più soltanto raccomandata in un documento ufficiale, ma aveva la sua sanzione legislativa ed il Governo s'impegnava ad autorizzarne la costruzione, mediante una legge speciale, quando alcune condizioni in precedenza fissate, si avverassero. Ma fatto il primo grande passo, non conveniva fermarsi; bisognava seguire la strada tracciata dalla legge suddetta, bisognava percorrerla tutta per giungere alla meta, e la strada non era nè delle più brevi, nè delle più agevoli. Difatti era necessario ottenere che gli enti interessati alla ferrovia, i quali non erano in piccolo numero, e non si trovavano tutti animati dallo stesso pensiero, si disponessero a votare le somme richieste per raggiungere il decimo della spesa di costruzione. Bisognava a tale riguardo avere favorevole risposta da quattro provincie e da un numero non indifferente di comuni. Ed anche a questo rivolse la sua opera attiva e solerte il Senatore Saracco: per lui la lotta non era finita coll'approvazione della legge 5 luglio 1882; per lui molto lavoro si presentava ancora a farsi e questo lavoro egli si accinse a compierlo a poco a poco, procedendo in modo lento, ma sicuro, adottando il proverbio latino *festina lente*. E prima d'ogni altra venne chiamata a pronunciarsi la provincia d'Alessandria: da essa potevano attendersi difficoltà non poche, poichè la linea Genova-Asti non veniva certo a favorire gl'interessi del capoluogo, di Alessandria, e le difficoltà vi furono, ma furono vinte. Difatti il consiglio provinciale di Alessandria, nella sua seduta delli 16 ottobre 1882, dopo una viva e lunga discussione, approvava una proposta del Conte Gaioli, con cui revocata la deliberazione presa in precedenza dal consiglio il 16 gennaio 1882 per la costruzione di ponti sulla Bormida e sull'Orba (strada Acqui-Novati per Rivalta e Predosa) la provincia si assumeva

l'obbligo di concorrere alla costruzione della ferrovia con la somma annuale di lire 50 mila per il corso di anni venti consecutivi.

Venne quindi la volta della provincia di Genova, la cui deliberazione era pure attesa con molta ansietà perchè avrebbe segnato un nuovo passo innanzi del progetto ferroviario a cui la città nostra ammetteva, ben a ragione, così grande interesse. E la deliberazione che si attendeva fu presa il giorno 8 Febbraio 1883, in cui il Consiglio provinciale decise di concorrere con una somma di lire cinquantamila annue pel corso di 20 anni. Così due milioni erano già stati votati e diventava quindi un po' più agevole il suo compito. Mentre però si stava attendendo che le due altre provincie interessate, cioè Torino e Cuneo, prendessero le loro deliberazioni, un fatto importante accadeva: il governo dava incarico alla commissione degli ingegneri che avevano costruita la linea Novara-Pino, di procedere allo studio della Genova-Asti, dimostrando con ciò che si considerava questa ferrovia come di probabile non lontana esecuzione specialmente perchè gli enti interessati erano stati pronti a seguire la via loro tracciata dalla legge 5 Luglio 1882. — Difatti alle deliberazioni di Alessandria e di Genova succedettero quella del consiglio comunale di Torino, che il 30 aprile 1883 votò, alla quasi unanimità, un concorso di lire duecentomila, e quella del consiglio provinciale di Torino che nella seduta delli 8 maggio deliberò un concorso di lire 500 mila ed infine quella del consiglio provinciale di Cuneo il quale il giorno 19 settembre accordò un sussidio di lire 200 mila. Con queste deliberazioni la somma votata ascendeva a L. 2,900,000, per cui rimanevano ancora a votarsi lire 800 mila per raggiungere la somma di 3 milioni e 700,000 lire formante il decimo della spesa totale, preventivata in 37 milioni, secondo i calcoli fatti sommariamente dagli ingegneri incaricati degli studi della linea, studi che i suddetti ingegneri compivano con una celebrità ed abilità degne di ogni elogio, e presentavano al consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nel frattempo, si facevano vive pratiche presso i comuni interessati perchè votassero

la rimanente somma, pratiche le quali furono abbastanza lunghe e riuscirono poi ad un lieto risultato perchè il 15 settembre 1883, si radunavano in Nizza Monferrato 31 dei comuni interessati, fra i quali veniva ripartita una parte della somma ancora richiesta. La rimanente parte veniva poi votata da alcuni comuni della provincia di Genova, secondo gli accordi presi in precedenza.

In tale guisa, e nello spazio di circa due anni (tempo relativamente assai breve) veniva adempita la condizione di cui all'art. 11 della legge 5 luglio 1882: il decimo della spesa di costruzione era votato e spettava quindi al governo presentare la legge speciale in detto articolo promessa. Ma quando sarebbe venuta fuori questa legge, nessuno poteva sapere; le condizioni della finanza non erano tali da permettere lo stanziamento di somme forti per la costruzione di una nuova linea, epperò mal si poteva prevedere quando sarebbe incominciata l'esecuzione della Genova-Acqui-Asti. Ma anche qui s'adoperava colla sua attività il Senatore Saracco: nell'articolo 2 della legge 27 aprile 1885 sulle convenzioni ferroviarie, il Governo stabiliva che si sarebbero destinati dei fondi per la costruzione delle strade ferrate contemplate in varii precedenti progetti di legge fra cui quello delli 5 luglio 1882, N. 875, (serie 3.^a) riguardante la Genova-Asti, ma ciò non bastava, occorreva una spiegazione formale del governo.

E questa venne in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici: il ministero interpellato appositamente rispose che essendosi citato nell'art. 2 della legge 27 aprile 1885 la legge 5 luglio 1882 N. 875 con la quale veniva autorizzata *sub condizione* la ferrovia da Genova ad Asti per Ovada, Acqui e Nizza Monferrato, erasi implicitamente voluto provvedere anche alla costruzione di questa ferrovia.

Con questa spiegazione, di cui la commissione prese atto, e coll'approvazione del bilancio dei lavori pubblici per parte della Camera e del Senato, la vagheggiata linea Genova-Acqui-Asti, passò dallo stadio dei progetti a quello dell'esecuzione, la quale, tutto fa credere non si farà attendere molto.

Abbiamo così, a rapidi tratti, delineata la