

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

 L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 ant. alle 7 pom. per la distribuzione delle lettere raccomandate e pacchi postali, e dalle 9 ant. alle 5 pom. per i vaglia e risparmi.
 L'UFFICIO TELEGRAFICO sta aperto dalle 7 ant. alle 9 pom. — LA BANCA POPOLARE sta aperta dalle ore 8 alle 11 ant. - 11,11 alle 3 pom., giorni feriali.
 L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE sta aperto nei giorni feriali dalle 9 ant. alle 4 pom. e dalle 9 alle 11 ant. giorni festivi — CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE aperto dalle 9 ant. alle 4 pom., giorni feriali e dalle 9 alle 12, giorni festivi. L'UFFICIO DEL REGISTRO sta aperto dalle 8 alle 12 e dalle 2 alle 5, giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

Esito delle Elezioni

Consiglieri Comunali

Volanti N. 440.

Riuscirono eletti:

Scovazzi Domenico	con voti 398
Baccalario Avv. Domenico	> 355
Ceresa Avv. Giuseppe	> 340
Ottolenghi Moise Sanson	> 311
Zanoletti Francesco	> 296
Caratti Avv. Ernesto	> 291

Riportarono poscia maggior numero di voti:

Mascherini Avv. Anastasio	134
Talice-Blesi Cav. Luca	91
Don Ivaldi economo del Sem.	53

Consiglieri Provinciali

 Nei mandamenti di Acqui-Bistagno riuscì eletto l'avv. **Toselli Francesco** con voti 1112 in confronto del Marchese **Scati** che riportò soltanto 839 voti.

 Nei mandamenti Bubbio-Spigno-Roccoverano, dopo il ritiro della candidatura **Cortina**, la lotta cessò come per incanto e riuscì eletto l'avv. **Airaldi Luigi** con più di mille voti.

 Infine, nei mandamenti Incisa Belbo-Mombaruzzo, fu eletto l'avv. **Angelo Rabacchino** con voti 1500 contro l'avv. **Scapaccino** che riportò soltanto voti 1100.

DISCORSO DI S. E. SARACCO

Sui Provvedimenti Ferroviari

Pronunciato nella tornata del 3 luglio 1888

Benchè ci siano pervenuti con molto ritardo i resoconti dei lavori parlamentari della prima quindicina dell'ora scorso mese di Luglio, non possiamo trattenerci dal pubblicare il discorso pronunciato da S. E. Saracco sui provvedimenti ferroviari, vero monumento di sapienza politica ed economica.

I lettori, cui non sarà certo disscara tale pubblicazione, ci perdoneranno l'involontario ritardo.

Terminando il discorso dell'Onorevole Pantano il Presidente dà la parola a S. E. Saracco. (Segni d'attenzione). Pigliando a ragione, siccome ne ho il dovere, intorno a questo disegno di legge, permetteteci, o signori deputati, che, senza darvi il lusso

del più piccolo esordio, io entri addirittura nel vivo della questione che si dibatte oggi innanzi a voi, e di una sola cosa vi preghi, che mi facciate lieto della vostra benevola attenzione, perchè mai non ne ebbi tanto bisogno come in questo momento. Dirò anch'io col poeta: *Odio il verso che suona e che non crea*; e voi mi avete mostrato già molte volte, che preferite ancora la parola scorretta la quale aspira a produrre qualche cosa di utile e di buono alla frase elegante ed ornata che seduce gli orecchi, ma che si perde nel vuoto.

Io penso nullameno, che alla chiarezza ed alla efficacia delle poche cose che sto per dire possa e debba giovare un rapidissimo cenno del cammino percorso dall'amministrazione in questi nove anni che sono passati dal giorno, in cui, con la legge del 1879, fu creato il problema delle nuove costruzioni ferroviarie; e stimo che mi darete venia, se mi farò per pochi istanti a considerare la somma degli impegni che sono a carico dello Stato, contrattuali o di altra natura; imperciocchè a me par chiaro, e parrà chiaro anche a voi, che, prima di giudicare, respingere o modificare le proposte che il Governo vi ha presentato, sia assolutamente necessario che si sappia in quali distrette si sia trovata l'amministrazione in quel giorno nel quale il Parlamento le ha detto che si doveva provvedere alla sorte di tutte le ferrovie decretate con le leggi del 1879 e del 1882.

Non avrò però bisogno di indugiarmi lungamente nell'esposizione dei fatti, imperciocchè questi furono così lucidamente e così stupendamente esposti nel dotto rapporto dell'onorevole Genala, che basterà a me produrre poche notizie e pochi numeri che domandano di essere specialmente ricordati.

Le linee di 1., di 2. e di 3. categoria decretate con la legge del 1879, delle quali solamente intendo occuparmi, compresa la Lecco-Colico che dalla 4. fu trasportata alla 2., segnavano una lunghezza complessiva di chilometri 4759.

Ne furono tolti, come già sapete, 275 che furono assegnati per la costruzione e per l'esercizio alla Società delle ferrovie meridionali; rimasero quindi in costruzione diretta dello Stato 4484 chilometri.

Vediamo quindi quello che si è fatto, e prendiamo atto di quello che ancora rimane da fare.

Ventisei linee, che misurano in lunghezza 1043 chilometri, si trovano aperte all'esercizio, le altre 24 sono attualmente in costruzione. I tronchi finora aperti, che formano parte di queste linee, sono nel bel numero di 36, e segnano in tutto la lunghezza di chilometri 562, cosicchè ciascun tronco rappresenta una estensione media di 15 chilometri e mezzo. La lunghezza complessiva delle linee e dei tronchi in esercizio è, adunque, di 1605 chilometri, e di questi ne avanzano a costruire 2879; dei quali ben 1800 spettano alle linee in costruzione, che sono, come ho già detto, nel numero di 24, mentre gli altri 1079 rappresentano la lunghezza effettiva delle altre 14 linee, delle quali non si è ancora intrapresa la costruzione; a tacere per ora delle altre due, che furono decretate con le leggi successive.

Ciò, signori, in quanto alle costruzioni. Vediamo adesso, come diceva poc'anzi, come stiamo ad impegni.

In questa parte io debbo dir subito alla Camera, che non sono altrettanto sicuro dei miei numeri, come lo era quando vi ho discorso della lunghezza delle linee costruite e da costruire, imperciocchè qui non posso portare che dei dati di approssimazione; ma certamente voi mi credete, quando affermo, che questi dati sono stati raccolti con la maggior diligenza possibile, e senza un pensiero al mondo di additare una condizione di fatto, che non corrisponda alla realtà delle cose; cioè alla realtà delle informazioni che il Governo ha raccolto, e che doveva raccogliere.

Or bene, o signori, ricorderò anzitutto che la somma degli impegni contrattuali al 1. luglio 1887, cioè al principio dell'esercizio finanziario testè scaduto, era valutata in 308 milioni in cifra tonda.

Ma siccome coi fondi del bilancio 1887-88, rivolti unicamente come furono al pagamento di debiti contrattuali, si è pagata una somma in cifra tonda di 104 milioni, ne risulta che abbiamo ancora una somma di impegni di 204 milioni; impegni che si vanno maturando di mano in mano che procedono innanzi i lavori.

Però io vi diceva poc'anzi, che oltre gli impegni contrattuali abbiamo impegni d'altra natura i quali non si raccomandano meno alle cure ed alle sollecitudini del Parlamento. Parlo di quegli impegni che derivano dal fatto che abbiamo 24 linee in costruzione, ed ancora abbiamo da provvedere alla costruzione di altri 1800 chilometri, per ultimare le linee stesse.

È chiaro nel parer mio, e credo che nessuno vorrà essere in questa Camera di avviso contrario al mio, che sarebbe cosa vergognosa per noi, e contraria ai buoni principii di sana economia, che ci arrestassimo nell'opera incominciata, e si indugiassimo più del dovere a portarla a compimento.

Io credo dunque di non ingannarmi dicendo che questi sono altrettanti impegni che vincolano lo Stato, e che perciò noi dobbiamo considerarli e tenerli egualmente presenti nelle nostre deliberazioni.

Ora a quanto ascendevano questi impegni nel 1. luglio 1887?

Questi impegni, in seguito alle più ampie informazioni che ho assunto, posso valutarli in 640 milioni.

Non ho perciò bisogno di dirvi come dinanzi ad impegni di questa natura, si dovesse andare e si debba andare grandemente a rilente prima di decretare la costruzione di linee nuove.

Ma, siccome voi, o signori, saviamente deliberaste, lo scorso anno, non ostante il giudizio contrario, che ne ha portato oggi l'onorevole Pantano, di concedere a licitazione privata le linee Eboli-Reggio e Messina-Cerda, il bilancio si è, per ciò stesso, trovato liberato da una spesa che si può calcolare in trecento milioni, quanta ad un dipresso corrisponde al costo delle linee, che in virtù delle recenti convenzioni, si tratta di accordare alle Società delle Meridionali e della Mediterranea.

Non ho quindi bisogno di dire come, sgravandosi il bilancio di questa spesa, si sia preparata una condizione di cose che permetteva al Governo di affrontare questo arduo problema, che altrimenti riesciva assai più difficile affrontare.

Forse ancora, permetteteci che io lo dica, sarebbe stata inevitabile una sosta se noi

avessimo dovuto ancora cercare i fondi necessari per quelle due linee di un costo tanto considerevole.

Checchè ne sia, noi, presentemente, pur togliendo quei 300,000,000 all'incirca dai 640, che reputo ancora necessari per condurre a fine le linee iniziate, abbiamo, su per giù, ancora un carico di 550,000,000, e cioè 204 dipendenti da contratti e 340, all'incirca, in relazione agli impegni, che dovremo assumere, se la Camera concederà i mezzi per appaltare i tronchi rimanenti delle linee in costruzione.

Ecco adunque a quale punto siamo presentemente: di sessantaquattro linee delle tre prime categorie decretate con la legge del 1879, ventisei sono ultimate; ventiquattro sono in costruzione; e per le rimanenti non si è ancora intrapreso alcun lavoro.

Il numero dei chilometri aperti all'esercizio è di 1605; degli altri 3879 ve ne hanno 2800 che formano parte delle linee in corso di costruzione; gli altri 1079 sono rappresentati da quelle linee che aspettano ancora che venga per esse il giorno della giustizia.

Gli impegni contrattuali erano valutati a 308 milioni; gli attuali ascendono ancora a 204 milioni. E siccome per ultimare le linee che sono in costruzione, escluse l'Eboli-Reggio e la Messina-Cerda, si giudica necessaria una spesa di 340 milioni, ne risulta che siamo ancora impegnati in una spesa che giudico inevitabile di 550 milioni, per portare a compimento le linee di cui sono in corso i lavori.

Questa è la condizione di fatto nella quale si è trovato il Governo in quel giorno in cui voi gli avete detto, che si dovevano preparare gli elementi atti a risolvere una buona volta il problema delle costruzioni ferroviarie. Questa è anche oggi la situazione di fatto in cui siamo; situazione che voi, o signori, come ha fatto il Governo, dovete guardare risolutamente in faccia, perchè anche voi avete un debito di onore da assolvere, ed è uguale la responsabilità che il Governo ed il Parlamento hanno davanti al paese.

La Camera mi permetterà di soggiungere, che il Governo crede, dal canto suo, di avere adempiuto al proprio dovere, imperciocchè il disegno di legge che sta avanti di voi, corretto e migliorato dalla Commissione (lo riconosco di buon grado e ne rendo grazie agli onorevoli membri che la compongono) tende appunto a risolvere in ogni sua parte il vasto problema; ed io, confortato dal concorde suffragio d'una Commissione altrettanto numerosa quanto autorevole; lusingato e sorretto dal suffragio e dalla parola di valorosi oratori, a cominciare dall'onorevole Lanzara che parlò con tanta competenza, fino all'onorevole Plastino che ha parlato pur esso con tanta abbondanza di cuore da strappare gli applausi dell'intera Assemblea, potrei forse anche tacermi, persuaso come sono che le proposte del Governo otterranno senza grande contrasto il gradimento e l'approvazione di questa Camera.

Però non posso dimenticare che parecchi oratori, senza combattere direttamente, per ciò che a me è sembrato, il principio informatore della legge, hanno espresso dubbi e manifestate opinioni diverse da quelle che il Governo e la Commissione hanno concordemente propugnate; e ricordo, che altri oratori pure discorrendo in favore della legge, hanno espresso desiderii e fatte rac-