

**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 col mezzo delle cartoline-vaglia che costano cent. 10 in più — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.

**Pagamenti anticipati.**

Si accettano corrispondenze purchè firmate. — I manoscritti restano proprietà del giornale — Le lettere non affrancate si respingono.

Ogni Numero cent. 5 — Arretrato 10.

# La Gazzetta d'Acqui

Conto Corrente colla Posta

(GIORNALE SETTIMANALE)

**Monitoro della Città e del Circondario**

**ORARIO DELLA FERROVIA** — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant - 2,35 - 7,22 pom. — per Savona 7,58 - 12,36 ant. - 5,30 pom. — ARRIVI da Alessandria 7,48 ant. - 12,28 ant. - 5,23 - 10,28 pom. — da Savona 7,58 ant. - 2,27 - 7,14 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 4 pom. per i vagli e risparmi.

L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 7 ant. alle 9 pom.

La BANCA POPOLARE dalle ore 9 alle 11 1/2 ant. e dalle 12 1/2 alle 3 pom., giorni feriali.

L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE nei giorni feriali dalle 9 ant. alle 4 pom. e dalle 9 alle 11 ant. giorni festivi.

CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE dalle 9 ant. alle 4 pom., giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

L'UFFICIO DEL REGISTRO dalle 8 alle 12 e dalle 2 alle 5 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

## UNA LETTERA IMPORTANTE DEL SENATORE SARACCO

**in ordine alla lite per la Genova-Ovada-Acqui-Asti**

Molti dei nostri lettori hanno letto senza dubbio l'articolo pubblicatosi dalla *Gazzetta Piemontese* nel numero 31 marzo-1 aprile di quest'anno sulla lite di 5 milioni mossa dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici alla provincia e città di Torino e alle provincie di Cuneo, Genova e Alessandria.

Il nostro diletto amico ed egregio pubblicista, Avv. Carlo Alberto Cortina, da Parigi invitava il Senatore Saracco a dargli il suo autorevole giudizio su quella lite; ed il Senatore Saracco gentilmente gli rispondeva tosto colla lettera seguente, che noi molto di buon grado pubblichiamo per intero, benchè l'avvocato Cortina, per un sentimento di modestia che di leggeri si comprende, ma al quale noi non ci riteniamo autorizzati ad obbedire, ci abbia pregati di sopprimerne l'ultimo periodo, lui riguardante.

Siccome poi non è a ritenersi che tutti i nostri lettori abbiano visto l'articolo della *Gazzetta Piemontese* suaccennato, o che conoscano l'oggetto dell'ingente controversia dallo stesso articolo preso in esame, così crediamo opportuno di premettere all'autorevole lettera del Senatore Saracco alcuni cenni relativi alla controversia medesima.

L'art. 11 della legge 5 luglio 1882 sulle nuove ferrovie così dispone:

« Quando il prodotto lordo chilometrico del tronco Genova-Novi abbia raggiunto le L. 150,000 sarà provveduto con legge speciale per la costruzione di una linea ferroviaria da Genova ad Asti per Ovada-Acqui. Sarà ugualmente provveduto con legge speciale alla costruzione della suddetta linea qualora gli interessati offrano a fondo perduto un concorso nelle spese di costruzione ed armamento a senso dell'articolo 4 della legge 7 luglio 1879, rinunciando alla partecipazione degli utili di cui all'articolo 11 della legge medesima. »

Questo articolo determina con precisione il carattere e le condizioni della Genova-Ovada-Acqui-Asti. Per la costruzione di essa si formulavano due ipotesi: se il prodotto lordo chilometrico del tronco Genova-Novi raggiungerà le lire 150,000, allora il Governo dovrà costruire la linea a tutte sue spese;

se non si verificherà questa condizione, le provincie interessate potranno ottenere la linea concorrendo per un decimo nelle spese di costruzione.

Il primo preventivo della Genova-Ovada-Acqui-Asti ne faceva ammontare il costo in lire 35,758,988.

Spinto dal desiderio di affrettare la costruzione di questa linea, il consiglio provinciale di Alessandria, con deliberazione 16 ottobre 1882, prendeva l'iniziativa per offrire allo Stato il decimo della spesa, e deliberando esso stesso di concorrere per un milione di lire, otteneva dalla provincia di Genova un uguale concorso, deliberato nella tornata 8 febbraio 1883. Dal canto suo, il consiglio provinciale di Torino, l'8 maggio 1883, deliberava di concorrere con venti annualità di lire 25,000 caduna e così per lire 500,000. Il municipio di Torino offriva un contributo di lire 200,000, e altrettanto deliberava la provincia di Cuneo. E poichè la somma di queste offerte non raggiungeva il decimo della spesa, la provincia di Genova determinava di aumentare il proprio concorso fino a raggiungere le necessarie L. 3,558,988.

Dopo di ciò, colla legge 24 luglio 1888 veniva dal Parlamento decretata la costruzione della linea.

È a notarsi che anteriormente alla promulgazione di questa legge erasi già verificata la prima ipotesi dell'art. 11 della legge 5 luglio 1882, relativa al prodotto chilometrico lordo del tronco Genova-Novi in lire 150,000, e che l'art. 18 di altra legge del 27 aprile 1885 così disponeva:

« La quota di concorso a carico delle provincie ed altri enti interessati e le maggiori somme da esse offerte in aumento alla quota obbligatoria per le strade ferrate della seconda categoria saranno ridotte ad un quarto, a condizione che gli enti rinuncino al diritto di partecipare agli utili. »

È pure a notarsi che nel marzo del 1889 il regio ispettorato generale delle strade ferrate avvertiva le provincie interessate che il costo totale della nuova ferrovia, preventivato in lire 35,758,988, ascendeva invece a lire 66,881,000.

Ciò premesso, mentre sembra chiaro che le provincie interessate possano in-

vocare in loro favore la prima parte dell'art. 11 della legge 5 luglio 1882 che le esonera da qualsiasi contributo, e che tutto al più possano essere tenute a concorrere per un quarto del decimo offerto, in base all'art. 18 della legge 22 aprile 1885, esse invece si pretendono tenute a concorrere per un decimo del costo totale di L. 66,681,000.

Ecco ora il giudizio del Senatore Saracco a tale riguardo.

### Senato del Regno

Roma, 3 Aprile 1892.

*Signor mio Gentilissimo,*

Ricevo qua la gradita sua, alla quale mi affretto a rispondere.

L'articolo della *Piemontese* è pienamente esatto, ma, che io sappia, il Governo del Re non s'era ancora deciso a prendere un partito. Anzi, sarebbe da meravigliare, se ne avesse preso uno, in questa, come in ogni altra cosa!

Credo piuttosto di poter affermare che l'avvocatura generale erariale si dimostrò poco propensa a sostenere le pretese ragioni del Governo; mentre parecchi degli interessati si dichiaravano pronti a versare la loro quota, ridotta ad un quarto, secondo la legge del 1885, pur di non essere costretti ad entrare in lite col Governo.

Ho appena bisogno di dirle che tale era ed è pur sempre la mia opinione. Ma se il Governo non rinsavisce, io tengo per fermo che ne avrà la peggio, poichè, a tacer d'altro, gli impegni assunti dalle Provincie sono limitati alla corresponsione di un determinato concorso da pagarsi in 20 anni....

Se poi Ella ama conoscere il mio avviso, io penso che convenga fare il morto.

Mi è veramente caro, ch'Ella si ricordi di me, mentre io, felicitandomi con lei, che, così giovane, mostra già di saper tenere un posto così distinto nel giornalismo, vado lieto di poterle profferire con distinta considerazione

Suo dev.

G. SARACCO.

### Ancora sul disastro di Roccaverano

*Dallo stesso corrispondente che per primo ci aveva annunziata la notizia*

*del grave infortunio riceviamo la seguente:*

Roccaverano, 14 Aprile.

Come tutti gli eventi, anche la dolorosa catastrofe ha perduto del suo interesse, al clamoroso parlare ed alle vive apprensioni essendo succeduto il silenzio.

Ove le enormi rovine non fossero là a ricordarla, ove non rimanessero i disgraziati superstiti a rammentare i corsi pericoli ed a piangere sui perduti congiunti e sul miserando avvenire che loro si affaccia, ormai la memoria dell'accaduto sarebbe già scesa nelle tenebre del perpetuo oblio.

Alcuni giornali non hanno mancato di invocare qualche tratto di pietà sulla condizione di quegli infelici; ma la proposta non avendo trovato eco là dove potevasi con un provvedimento anche minimo sostenerla, ogni speranza in proposito equivarrebbe ad una delusione.

In quella Francia si spesso e si ingiustamente bistrattata da chi non ne conosce che i difetti, un disastro qualunque è considerato sciagura nazionale; onde al male susseguono tosto i rimedii. Quivi, per cura del governo, al risarcimento dei danni si congiungono i sussidii proporzionati alle conseguenze derivanti alle famiglie dalla morte del loro capo o di quanti col lavoro intellettuale o manuale ne contribuivano in vita al sostentamento.

Esigente nei suoi diritti, quel governo mostra così di riconoscere anche i propri doveri verso coloro che poco prima erano severamente astretti a concorrere agli oneri del paese.

In Italia, invece, nulla di tutto ciò, essendo prodigio ove negli infortunii venga inviato un microscopico sussidio, per lasciare poi ai privati la cura di riparare a tutto colle sottoscrizioni. E la storia dei sinistri di questo decennio è lì per attestarlo.

Si assegnarono, è vero, nientemeno che 100 milioni in una volta a Napoli infestata dal colera, ma è noto il giudizio dappertutto pronunciato dalla pubblica opinione sopra una sì sontuosa elargizione ad una sola città, mentre in allora e successivamente si trascurarono più migliaia di sventurati che avevano non minore bisogno.

Nel settentrione, poi, è d'uopo il dirlo, non solo il governo non concorre di propria iniziativa, ma in un modo o nell'altro trova adito ad esimersi da