

l'impresa. Ma ci si riuscì, nessuno saprà forse mai con quali fatiche, con quale lavoro, con quale difficoltà, e quattro delle provincie dell'antico Piemonte, Alessandria, Genova, Torino e Cuneo, si trovavano, forse per la prima volta, dopo la felice unificazione della patria, concordi nel volere fortemente un'opera che tutte le interessava sebbene in grado non eguale, nell'accordare il loro concorso per l'opera stessa, nel fare voti perchè venisse presto condotta a compimento.

Era questa una seconda vittoria, a cui certamente non fu estraneo il Senatore Saracco, e una vittoria importante, perchè colle deliberazioni delle quattro provincie e con quella avvenuta quasi contemporaneamente, della città di Torino, si raggiungeva già una buona parte della somma richiesta agli enti interessati, la somma vale a dire di due milioni e novecentomila lire. Ma non bastava ancora, perchè a formare tutto il contributo imposto dalla legge, mancavano ancora ottocentomila lire, e queste conveniva chiederle ai comuni, molti dei quali parevano non essere in grado di poter affrontare una spesa che gravasse i loro bilanci già troppo oberati. Ciò nonostante, e non ostante pure che diversità di interessi fra i comuni, portati dalla lotta già sorta come era ben naturale sorgesse, fra vari tracciati, si fossero manifestate, si chiese e si ottenne. E rimarrà memorabile nella storia di questa ferrovia, l'adunanza tenutasi a Nizza Monferrato il giorno quindici settembre dell'anno testè decorso, adunanza in cui intervennero i rappresentanti di trentuno fra i comuni interessati alla costruzione della linea e compresi fra i tre circondarii di Asti, Acqui e Novi Ligure. In quella riunione di cui fu promotore il Senatore Saracco, venne ripartita la quota di concorso che sarebbe toccata a ciascun comune per coprire la somma di 800 mila lire, o a meglio dire di 75 centesimi e parti della medesima, ed i comuni accettarono il riparto, contribuendo così a votare la somma di lire seicento mila.

Con questo per altro la laboriosa e lunga opera delle deliberazioni contenenti la promessa di pagamento, non era ancora terminata, poichè rimanevano ancora a raccogliersi lire duecento mila, a cui dovevano provvedere i comuni della provincia di Genova. Ed anche queste, dopo un poco d'aspettazione si ottennero, giovedì scorso, come abbiamo detto in principio di questo scritto, il Consiglio provinciale di Genova, prendeva la deliberazione a cui abbiamo sopra accennato.

Con questa, lo dicemmo in principio, e lo ripetiamo ora, il periodo preparatorio è terminato: il decimo della spesa di costruzione richiesto agli enti interessati è raggiunto, e così il Parlamento potrà fare buon viso alla domanda di una legge che autorizzi la costruzione della ferrovia. E questa legge non tarderà certo a venire: lo si deve argomentare, se non con sicurezza, almeno con molto fondamento di ragione, dal fatto che il Governo ordinò tosto, appena approvata la legge del luglio 1882, lo studio della linea, affidandone l'incarico a valenti ingegneri, i quali compirono l'opera loro con solerzia e con zelo degni di ogni elogio, sicchè poterono in uno spazio di tempo relativamente breve, presentare al Ministero il risultato completo dei loro studi.

Da questa rapida storia del progetto della ferrovia Genova-Acqui-Asti, è facile il vedere come molto si sia ottenuto, forse più di quanto era lecito sperare, in un tempo in verità assai breve, specie se messo in raffronto alla grande difficoltà dell'impresa. Ed è perciò che abbiamo diritto di rallegrarci del risultato a cui si è giunti, ed è perciò che in vista di tale risultato, non potranno mai, da chi ha fior di senno, essere

tacciati di piaggeria, coloro i quali daranno ampia lode, e serberanno viva riconoscenza al Senatore Saracco per quanto ha fatto e continuerà a fare in vantaggio della ferrovia, per condurla felicemente in porto. Dire dei vantaggi che Acqui ne deve ritrarre, sarebbe opera vana: anche coloro che più grossamente ragionano, vedono quanto il commercio Acquese sarà avvantaggiato dal rapido mezzo di comunicazione che la nuova ferrovia gli porge con Genova da una parte, con Torino dall'altra, quindi tacciamo di questo.

Ma se Acqui, molto aspetta dalla progettata linea ferroviaria, in genere, non può nascondere che molto di più aspetta dalla medesima, ove in una parte di essa, venga seguito un tracciato più consono ai di lei interessi, quello di Valcervino. Anche a questo riguardo, sono inutili le dimostrazioni: tante volte ci siamo intrattenuti su tale argomento, e tanto è chiara la convenienza per Acqui della scelta di Valcervino, che ogni considerazione su ciò sarebbe inutile. Ci limiteremo quindi a dire che fu opportuna ed importante l'adunanza tenutasi domenica in una delle sale del nostro palazzo comunale, e che la deliberazione ivi presa fu giusta e conveniente. Il vero significato di essa, si è che venga dimostrata la convenienza della scelta di Valcervino, non con vane parole o con clamori i quali lasciano il tempo che trovano, ma bensì con solide ragioni che solo una persona dell'arte può addurre. E per far ciò occorreva si richiedesse una persona dell'arte, veramente valente, la quale potesse prendere visione dei progetti degli ingegneri governativi e stendere, sugli appunti che avrebbe da quelli raccolto, un memoriale tecnico in favore della scelta per Valcervino.

Questo è non altro è il senso della votazione fatta domenica scorsa, e così stando le cose, noi non sapremmo criticarla. Anzi siamo lieti di dar lode al Comitato per Valcervino di aver tosto mandata ad effetto la presa deliberazione. Se le informazioni che abbiamo assunto, sono esatte, il Comitato avrebbe di già incaricato l'egregio e valente Ing. Peyron, il quale, come è noto, ebbe già a fare studi sul tronco Acqui-Nizza, di eseguire quanto venne nell'adunanza di domenica stabilito, e l'ingegnere sullodato avrebbe aderito di buon grado ad accettare l'onorevole incarico a lui affidato. La sollecitudine del Comitato in questo affare è degna d'elogio e noi, tributandoglielo, facciamo voti perchè siano i di lui sforzi coronati da quel successo che tutti desideriamo.

IL CATASTO

Dalla bellissima relazione redatta dall'on. Minghetti sul progetto di legge sulla perequazione fondiaria, stralciamo il seguente brano sugli uffici del catasto, riservandoci di fare della relazione stessa, un più particolareggiato esame.

Il catasto può avere un duplice ufficio, servire a un duplice scopo: *tributario e civile*.

Nel suo primo ufficio il catasto è uno strumento che serve allo stanziamento e alla ripartizione dell'imposta fondiaria, il mezzo a conseguire la generale perequazione di essa.

Nel secondo, esso ha per iscopo di servire all'accertamento della proprietà immobile, e a quanto può avervi diretta o indiretta attinenza nei vari rapporti dell'economia nazionale; fosse anche in via di semplice fatto, o con riserva di

ogni diritto, giacchè qui consideriamo la cosa in tutta la sua generalità, e non intendiamo ancora di far distinzione.

Serve alla proprietà; serve ai rapporti reali che gli si riferiscono, all'ipoteca, al credito territoriale in tutte le sue possibili applicazioni.

E lasciamo pure altri scopi subordinati e indiretti, scientifici, tecnici ed economici, a cui può prestarsi il catasto, e che potrebbero comprendersi nel concetto più generale degli uffici civili di esso,

Dovunque esiste un catasto ben fatto e ben conservato con misure e mappe figurate, anche se i suoi registri non facciano per sè stessi stato giuridico di proprietà o presunzione legale di essa; anche se il catasto, da solo o in connessione con altri istituti, non abbia a tutto rigore alcun carattere di probatorio, e non serva perciò ad accertare se non uno stato puramente di fatto, il servizio civile che esso può prestare è stato sempre e universalmente conosciuto, e l'opera per tale riguardo non ha patito eccezione. Potè parere insufficiente talvolta; si potè esigere dal catasto, dalle sue misure e dalle sue mappe, o dalle sue intestazioni alquanto di più; ma in massima l'accoglienza è stata buona, e se ne apprezza il vantaggio ogni di più.

In molti luoghi se anche lo stato di fatto non si è potuto mai ed in assoluto convertire in quello di diritto, il divario però fra i due si è trovato essere positivamente non grande, e via via minore col tempo. Vi si ha una base fissa su cui fondarsi; e non soltanto per le registrazioni, come nei catasti puramente descrittivi, ma anche per i limiti e la contenenza degli immobili, la loro identificazione e individuazione topografica, che importa non meno. In Lombardia e nella Venezia, in Toscana e nei paesi dell'ex Pontificio, il catasto ancora non prova, ma può fornire e fornisce tuttodì un elemento di fatto che serve in grande misura alla prova. Il credito anch'esso può farvi abbastanza sicuro assegnamento; il che non avviene certamente in altre regioni, dove appena può parlarsi di catasti che vi esistono allo stato di semplice descrizione.

Gazzettino del Circondario

* Alice Belcolle — Ci scrivono: — La sera delli 6 corr. ebbe luogo in questo Comune un secondo ballo a beneficio della Società operaia agricola locale. Moltissimi furono gl'intervenuti alla festa, e l'allegria regnò sovrana in tutti e per tutta la serata, e quel che più monta, si fece un discreto incasso a prò di questo sodalizio.

Di questo va data lode alla Direzione ed in ispecial modo al suo presidente per avere così bene organizzata la festa da lasciare in tutti il desiderio vivissimo che simili serate si abbiano a rinnovare presto, tanto più che il carnevale quest'anno non è troppo lungo.

Un Alicese.

LA SETTIMANA

Al Casino — La conferenza tenuta dal Dott. Castellani Ruggero al Casino, ebbe la virtù di chiamarvi un pubblico scelto e numeroso, in