

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 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 9 alle 11,30 ant. e dalle 12,30 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 sta aperta 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.

L'imperatore Guglielmo morì alle ore 8 1/2 ant. del 9 corrente, sebbene lo dessero per morto fino da di antecedente giornali che si stamparono nella notte dall'8 al 9.

Il valoroso principe della Germania confederata spirava mentre intorno al suo letto erano raccolti l'Imperatrice Augusta, la figlia Luisa ed il proprio marito il granduca di Baden, il principe Guglielmo e Bismark.

Solo il Principe ereditario, tenuto da un crudo malore nella nostra S. Remo, mancava al capezzale dell'amato genitore al momento solenne di cingerne la gloriosa corona.

Il lutto della Germania è lutto italiano e tutti i cuori gentili, imitando il nostro Parlamento, faranno voti sinceri perchè un altro lutto non debba funestare la nostra forte alleata cui auguriamo che possa avere a lungo sul trono, e pienamente ristabilito in salute, l'amato Kronprinz, ora Federico III nuovo Re di Prussia ed Imperatore di Germania.

Una quistione amministrativa

Oggi un Marcel diventa
Ogni villan che parteggiava viene.
Dante.

Fra le molteplici quistioni che attendono una soluzione da tempi più opportuni per una completa riforma amministrativa avvi quella della *frazione comunale*, di questo ente che così variamente e contraddittoriamente viene considerato nella intricata congerie di leggi, regolamenti, decreti e decisioni d'ogni specie che felicitano il nostro paese.

Esaminiamo p. es. la Legge Comunale 25 marzo 1865, (per quanto riguarda la separazione dei patrimoni e il reparto dei consiglieri in un Comune), la legge 13 novembre 1859 sulla Pubblica Istruzione e il relativo Regolamento 15 settembre 1860, (per ciò che si riferisce alle scuole rurali) il R. Decreto 23 di-

cembre 1865, contenente l'applicazione delle tariffe penali alle distanze fra le varie località di un Comune, e la Legge 30 agosto 1868 per la classificazione delle diverse specie di strade Comunali.

Orbene, sono così disparati e vaghi i criterii adottati da queste diverse disposizioni per stabilire i caratteri generici della *frazione*, che si divaga persino nel requisito numerico degli abitanti, riscontrandosi qua un minimo di *cento* abitanti (art. 16 della Tariffa Penale), là un altro minimo di *ottocento* (Regol. sull'Istruzione Elementare) altrove un altro minimo di *cinquecento* (art. 16 e 47 della Legge Comunale e Provinciale), e colle differenti definizioni s'alternano le svariate denominazioni di *frazione*, *borgata*, *sezione*, *zona di territorio*, *caseggiato sparso*, e simili.

Non è a dire quanto faticoso ed intricato l'andamento amministrativo dei comuni in causa delle accennate anomalie, e come se ne giovino oggidì gli intriganti e i legulei per iniziare pratiche e vertenze a danno dei municipii rurali già troppo sfruttati dallo Stato e vessati dall'eccessivo formalismo burocratico.

Abbiamo di recente esaminato per ragioni d'ufficio l'incarto di una consimile vertenza, che da dieci anni affligge un comune di questo circondario e che è una voluminosa vicenda di ricorsi e controricorsi, di note e contro-note, di attestazioni, di studi tecnici, di progetti-perizie, di ruoli, di elenchi, di deliberati municipali d'ogni specie; ed abbiamo potuto rilevare come il più basso affarismo possa talora giovare della confusione di leggi amministrative.

Sono due o tre contadini analfabeti ma scaltri, i quali col pretesto di volere ora la scuola, ora la strada obbligatoria, ora il riparto dei consiglieri per conto di un insignificante cascinale, s'arrovellano con ogni mezzo lecito od illecito allo scopo di far partito, entrare nel consiglio comunale, e turbare la tranquillità del paese con isfoghi di maligna partigianeria, e la loro interessata petulanza sa sfruttare da un lato la dabbenaggine di chi dà loro denaro, firme ed appoggio e dall'altro la venderèccia rettorica dei soliti az-

zeccagarbugli che rimpinzano di volgarità e di spropositi le cicale annesse alla pratica.

Tutto ciò è ben deplorabile, quando si pensa che un comune per lunghi anni può vedersi incagliata e turbata la sua amministrazione per il fatto di pochi malintenzionati che si giovano delle leggi e delle loro anomalie.

Purnondimeno, allo stato odierno di cose e di circostanze parlamentari e politiche, una saggia ed organica riforma amministrativa che tolga una buona volta siffatti inconvenienti, e coordini in un insieme logico e attuabile questa farragine legislativa è soltanto da augurarsi per l'avvenire.

Pel presente limitiamoci a far voti che il breve disegno di legge preparato dal Ministro dell'Interno provveda a che un consesso provinciale composto di elementi migliori che quelli delle attuali *deputazioni* e dotato di più logiche e meglio definite competenze eserciti sui comuni quell'autorità elevata e saggia, la quale, sottratta a partigiane influenze, e scevra di puntigli personali, e di vessatorie *pedanterie*, sia ad un tempo controllo e difesa, tutela e protezione agli angariati municipii rurali.

Ancora della Ferrovia Genova-Acqui-Asti

Nel numero scorso della *Gazzetta* abbiamo parlato in Cronaca di questa ferrovia il cui problema accenna a mettersi sulla via di una soluzione. A questo proposito troviamo sull'*Osservatore* di Alessandria di Martedì-Mercoledì scorso un articolo che pur non aggiungendo nuovi particolari, tuttavia ci piace riportare, poichè da esso risulta in complesso una sempre maggiore probabilità che le cose si avvino ad un favorevole accomodamento. Alessandria, che sinora fu in certo modo, se non ostile, almeno non favorevole alla nuova ferrovia, se le idee espresse dall'articolo che citiamo sono divise dalla generalità del pubblico, vedrebbe ora con occhio diverso le cose, e diremo meglio, in modo a lei favorevole, poichè la costruzione della nostra ferrovia sarebbe forse l'unico mezzo per dare alla nostra vicina l'ambita linea Alessandria-Ovada.

E così tanto meglio se l'utile dell'uno può risultare a vantaggio del-

l'altro che così spariranno tutti quegli attriti inevitabili quando il beneficio dell'uno è a danno del vicino.

Ecco l'articolo dell'*Osservatore*:

Ferrovia Alessandria-Ovada

Il 28 febbraio si è riunito il Consiglio d'Amministrazione della Società per le ferrovie del Mediterraneo e il vice-presidente sen. Allievi fornì alcuni ragguagli sull'esito delle trattative col Governo per le nuove costruzioni; disse che per ora le trattative sarebbero limitate alle seguenti linee: Avellino-Ponte S. Veriere, Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Cuneo-Saluzzo, Genova-Ovada-Acqui-Asti. Spiega in qual modo la Società potrebbe accrescere il suo capitale, e trasformarsi in società concessionaria con utile suo e dello Stato.

Il Consiglio ringraziò il senatore Allievi per le fatte comunicazioni e raccomandò a lui ed al Direttore Generale di proseguire in tal senso le trattative col Governo, non essendo il caso per il momento di prendere una deliberazione.

Fra tutte le accennate linee richiama notevolmente la nostra attenzione quella di Genova-Ovada-Acqui-Asti.

Noi Alessandrini abbiamo motivo di dolerci di siffatta linea, che ha preso il posto dell'altra Genova-Ovada-Alessandria. Ma non vale nelle fata dare di cozzo, ed ora dobbiamo essere contenti se la società della Rete Mediterranea assumerà la costruzione della Genova-Asti.

L'antico risentimento di taluni non li lascerà forse partecipare alla nostra contentezza, ma gli affari sono affari, e convien trattarli con criterii diversi da quelli dettati talvolta da una delusione patita o da uno scacco ricevuto.

Lasciamo adunque che sia intrapresa la costruzione della linea Genova-Ovada-Asti, e quando ciò sia, diverrà una necessità il tronco Alessandria-Ovada, anzitutto per convenienza medesima della Società costruttrice ed esercente, in secondo luogo per ragioni di alta previdenza. È scritto dalla forza delle cose che il valico dei Giovi, anche dopo la succursale, ben nota come un disastro tecnico e finanziario, non sarà nè sufficiente nè sicuro sfogo al commercio del porto ligure.

Il possedere una seconda succursale nella linea Genova-Ovada-Alessandria colla costruzione del semplice tronco Ovada-Alessandria, sarà considerato come una vera manna, dagli uomini, che hanno sale in zucca, e non hanno la vista più lunga d'un palmo.

Avverrà dunque così: che, appena il Ministero dei lavori pubblici e la società prelodata avranno stretto il