

LA GAZZETTA D'ACQUI

(E GIOVANE ACQUI)

MONITORE DELLA CITTA' E CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il trimestre L. 2, semestre 3,50
anno L. 6 compresi i Supplementi.

INSERZIONI — In quarta pagina cent. 25 per
linea o spazio corrispondente.

Nel corpo del giornale L. 1.

Per annunci di lunga durata si fanno patti
speciali con ribasso.

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.

Il Tronco Acqui-Nizza

DELLA FUTURA FERROVIA

GENOVA - ACQUI - ASTI

Il Comitato formatosi fra i comuni interessati per la variante Acqui-Nizza per la valle del Medrio e del Cervino, ci ha mandato un progetto di questa linea in cui dimostra la sua convenienza in confronto dell'altro tronco per la valle Bogliona.

Interessando il progetto molte persone alle quali non riuscirà forse facile avere per le mani il progetto, così crediamo pregio dell'opera il riportarlo in gran parte. Ci asteniamo però, almeno pel momento, da ogni apprezzamento, il quale, per quanto possa essere buona la causa propugnata dai fautori di Valle del Cervino, sarebbe almeno molto affrettato prima che non siasi studiato anche l'altra linea, e ciò tanto più ora in cui il chiarissimo ingegnere Penacchia, per ordine del ministero, sta studiando appunto le due varianti.

Ad ogni modo noi faremo sempre voti che la linea per le Valli del Medrio e del Cervino abbia a trovarsi la migliore, essendo di certo legati ad essa assai più interessi che non quella della Bogliona.

• Appena venne votata dal Parlamento la costruzione della linea ferroviaria Genova-Ovada-Acqui-Asti, che era nei desideri di tante fertili e popolate vallate del Monferrato, sorse in tutti i comuni, che si trovavano sparsi lungo il presupposto percorso di quella, il timore e l'ansietà che i loro peculiari bisogni negli studi del tracciato non sarebbero abbastanza stati apprezzati; ed era una preoccupazione naturale, solita ad avvenire in tutti i paesi tra i quali può essere dubbia la scelta di una ferrovia, ma tanto più giustificata e legittima quando per taluni di essi era in giuoco non solo il modo di arrivare alla strada, ma sibbene la possibilità stessa di potersene servire.

La ferrovia di cui è caso nell'andare da Acqui a Nizza Monferrato, poteva avere, topograficamente parlando, la scelta di due itinerari, quello per valle Medrio, e quello per valle Bogliona. Di questi due itinerari si è già lungamente discusso anche sui giornali locali, ma si è sempre generalmente concluso che la strada più comoda, più fruttifera, più commerciale, diressimo, e più opportuna sarebbe stata quella per il Medrio ed il Cervino.

I comuni di Alice Belcolle, Ricaldone, Castelrocchero, Castelletto Molina, Fontanile, Quaranti, Maranzana e Mombaruzzo, i quali per l'appunto sono situati lungo le menzionate valli del Medrio e Cervino, avevano un interesse speciale in quella discussione, e quantunque fidassero nelle molte ragioni che militano per fissare una buona volta

la ferrovia in quelle località, non vollero però nulla tralasciare di tutto ciò che potesse quelle ragioni fare meglio valere. Fu perciò che prima ancora che si desse opera dalla commissione tecnica governativa agli studi della linea, presentavano al Ministero dei Lavori Pubblici un elaborato progetto dell'Ingegnere Peyron, dove la convenienza e la facilità di costruzione di una ferrovia in val Cervino non soltanto è efficacemente provata, ma col raffronto di un profilo longitudinale studiato per val Bogliona, è anche tecnicamente dimostrato come la preferenza sarebbe da darsi al primo percorso, sia per le minori pendenze che in questo si avrebbero, non oltre il 12 per 1000, sia per la più agevole costruzione della strada, che importerebbe sull'altra un'economia di circa mezzo milione.

Motivi precipui, per cui venne a sua volta in campo il progetto per la Bogliona, erano che per essa la distanza chilometrica tra Acqui e Nizza dicevasi abbreviata di vari chilometri sulla lunghezza del percorso in val Cervino, e che circa quattro chilometri e mezzo di ferrata trovavansi già costruiti tra Acqui e Terzo in grazia dell'antica linea Alessandria-Savona.

L'argomento della maggior brevità di percorso aveva dell'importanza trattandosi di una linea che potrebbe diventare internazionale, e tanto più che dessa veniva proposta dal R. Governo precipuamente allo scopo di riavvicinare per quanto più possibile Genova ad Asti, e per Asti a Torino e alle Alpi.

Fu soprattutto in vista di questa obiezione, la quale naturalmente si sarebbe accampata contro i patrocinatori del Cervino, che il comitato sorto in questa circostanza tra i comuni interessati, ha ordinato il progetto Peyron, il quale era imeso essenzialmente ad assodare la vera lunghezza del percorso in questa valle, e a dimostrare come la differenza dei chilometri tra le valli Cervino e Bogliona non potesse essere realmento tanto sensibile come prima si diceva da taluno e, se una differenza tuttavia dovesse restarvi, questa sarebbe stata di così poca entità che certo non avrebbe mai potuto fare postergare tutti gli altri vantaggi, soprattutto d'ordine tecnico ed economico, che si avrebbero per val Cervino e che basterebbero per qualunque ferrovia a raccomandarne la costruzione e ad assicurarne l'avvenire.

Ora dagli studi fatti risulta che la linea per il Cervino avrebbe un chilometro e mezzo di più che non quella per la Bogliona, ma si osservi per contrapposto, che mentre la valle della Bogliona non presenta che la popolazione di 2018 abitanti coi due paesi presi insieme di Castelboglione e Montabone, le valli Medrio e Cervino ne contano invece 9778 sparsi in otto comuni, tra i quali l'importante Mombaruzzo capo luogo di mandamento.

Nè soltanto il novero della popolazione si deve tener a calcolo per valutare il profitto che una ferrovia può dare e può ricevere, ma si deve in particolar modo eziandio aver presente la fertilità dei paesi che attraversa, ed il commercio che vi può attivare.

Anche su ciò le valli Medrio e Cervino non temono il confronto colla Bogliona, e la statistica del loro movimento commerciale parlerà meglio di qualunque asserzione se ne volesse fare. (V. allegati I e II.)

Ma non basta; se fosse proprio ancora necessaria una maggior autenticità di prova sulla maggior produzione e ricchezza delle valli summenzionate, questa la si potrebbe ricavare dal prospetto delle imposte e dei redditi imponibili per ciascuno di quei comuni. Tale prospetto lo riportiamo qui, togliendolo nella parte che ci riguarda dall'opuscolo dell'egregio Geometra Porta di Nizza sovra un progetto di grande massima fatto nel 1879 circa alla intera ferrovia, di cui ora si tratta. (V. allegato III.)

Se pertanto minori pendenze si hanno, come lo provano luminosamente gli studi dell'Ingegnere Comm. Peyron, per il Cervino che non per la Bogliona; se queste pendenze sono tali da non superare mai quelle altre che si vogliono avere in tutto lo sviluppo della linea, cioè non oltre il 12 per 1000, (quando per la Bogliona sarebbe necessario raggiungere fino il 14,09 per 1000); se questa circostanza è di tanto peso nelle costruzioni di ferrovie, togliendo l'incaglio che ne verrebbe all'esercizio per l'impiego diverso di forza motrice che occorrerebbe in un tratto più in salita degli altri; se la ferrovia infine non solo costerebbe meno; ma sarebbe più proficua, il comitato non dubita, che la invocata ragione della brevità non potrà neanche essere più in ragione, quando la differenza si riduce a mille e cinquecento metri, che un treno diretto supera in due minuti ed ha fiducia pertanto che per due minuti di più (e sarebbero di più solo nell'erroneo supposto che le pendenze fossero uguali) non si vorrà sacrificare l'avvenire di otto comuni i quali, lontani adesso da ogni altra ferrata, vedrebbero così sparire l'ultima speranza dell'ultima ferrovia, che si presenti loro con molta probabilità di riuscita e li possa far risorgere dall'abbandono in cui giacciono.

Ma prima di finire ci si permettano alcune altre considerazioni:

Primamente, di tutta la vallata Cervino-Medrio il capo luogo di circondario è la Città d'Acqui; a lei occorre soventissimo far capo per i mille bisogni che là occorrono; Acqui stessa ha il massimo interesse di attirare vieppiù a sé il commercio di quei paesi che ora preferibilmente si volge ad Alessandria; la stessa ragione politico-amministrativa vuole pure che facili e pronte siano