

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 purché firmate.

I manoscritti restano proprietà del Giornale.

Le lettere non affrancate si respingono.

Ogni Numero Cent. 5 - Arretrato Cent. 10.

Pro Patria

(Continuazione V. N. 94)

Che se anche la suaccennata obiezione dovesse valere, noi troveremmo ragione e conforto nel confronto di altre ferrovie, più importanti che la Genova-Asti, le quali si svolgono in condizioni tecniche ben più difficili e pure agevolmente superate.

La linea Torino-Bardonecchia-Modane veramente internazionale, sopporta allo scoperto la pendenza del trentadue per mille fra Bussoleno e Salbertrand, e del ventidue per mille nella galleria del Cenisio lunga più di 13 chilometri.

La linea Torino-Alessandria-Genova raggiunge la pendenza del trentatré per mille nella galleria dei Giovi.

La linea Acqui-Savona ha allo scoperto la pendenza del 35 per mille fra S. Giuseppe e Savona, e non lievi pendenze sopporta nelle gallerie che sono molte e lunghe.

La linea Terpi-Aquila-Rieti, aperta il 28 ottobre decorso al pubblico esercizio, è tagliata nelle roccie dell'Appennino, descrive curve arditissime, passa alti viadotti e gallerie soffocanti, traversa vallate profonde e torrenti tortuosi, e dalla valle dell'Aterno si eleva con una pendenza del 35 per mille fino ad un altipiano che misura mille metri sul livello del mare.

Eppure quella ferrovia che percorre chilometri 87, cioè poco meno della Genova-Asti, è della maggior importanza, trovandosi inscritta dalla legge, 29 luglio 1879 fra le linee di prima categoria, e quindi a totale carico dello stato, e destinata a congiungere alla capitale due fertili e considerevoli regioni come la Sabina e l'Abruzzo.

Che dire infine della meravigliosa ferrovia del Gottardo, aperta nel maggio 1882, la quale unisce i grandi mercati dell'Europa centrale all'Alta Italia ed al porto di Genova, e che è il più recente capolavoro della scienza e dell'attività nazionali? Questa linea raggiunge i mille e cento metri sul livello del mare, percorre oltre cinquanta gallerie (fra cui la principale di quindici chilometri in lunghezza), valica burroni con viadotti arditissimi, perfora scogli di vivo macigno, ed annovera molte altre mirabili opere di arte, come un ponte in ferro a curva pronunciata e d'altezza vertiginosa, e le stupende gallerie elicoidali od a spirale, che addentrandosi nelle viscere del monte girano sul suo asse per un intero circolo e sempre salendo con pendenze del 22 per mille.

Adunque se il confronto di tante altre e ben più importanti ferrovie, se la provata importanza territoriale, economica e tributaria, se tutte le sovraddotte circostanze di diritto e di fatto con-

cortono ad avvalorare il nostro assunto, noi potremmo a ragione concludere coi concetti già esposti in principio del nostro scritto.

Ma una analoga e più decisiva conclusione ci porge la recente relazione scritta dall'illustre ingegnere Comm. Peyron in appoggio del tracciato di Valle Cervino, epperò noi di buon grado ne riproduciamo i periodi più salienti:

« Il movimento generale, dice il sullodato relatore, si crea col concorso del movimento locale. Le ferrovie, come i grandi fiumi, devono bensì camminare dirette ai grandi centri del movimento commerciale; ma siccome la copia delle acque che dà ai fiumi la loro importanza non è che il risultato dei piccoli tributari di acque che vanno raccogliendo qua e là nel loro percorso, così le ferrovie non solo ripetono il loro grado d'importanza dai punti estremi a cui fanno capo, ma ancora da quelli intermedi. E certamente questa loro importanza è tanto maggiore quanto più numerosi sono le stazioni che allacciano, e più ricche di prodotti, di industrie e di commercio sono le valli che attraversano.

« Cosicché, se da un lato è il piccolo movimento da stazione a stazione che viene a creare il grande movimento delle linee principali, dall'altro queste linee non possono essere principali per il solo fatto dei punti estremi, a cui servono, ma ancora e molto più per il numero delle località a cui provvedono. A comprova di ciò basta consultare le statistiche delle nostre ferrovie, e da essa si scorge come il percorso medio di ogni viaggiatore sulle medesime, specialmente nell'Italia superiore, è di pochi chilometri (trenta circa); il che dimostra che il principale movimento reale e proficuo non ha luogo a grandi distanze, ma bensì da stazione a stazione e specialmente sulle linee principali.

« Facendo inoltre il confronto fra le due grandi linee del Cenisio e del Gottardo con la linea che ha capo al porto di Brindisi, facilmente si scorge che per rispetto agli interessi generali del commercio, tutte tre fanno capo ad un importante porto di mare quali sono quelli di Genova e di Brindisi, tutte e tre servono al movimento internazionale, l'una per la Francia, l'altra per la Germania, e la terza per l'Inghilterra, col privilegio della Valigia delle Indie.

« Con tutto ciò le prime due soltanto sono produttive e remunerative e la terza è passiva; « è ciò non per altro che sulle prime si agglomera il movimento delle piccole stazioni a breve distanza e sull'altra il movimento locale è insignificante. » (1)

(1) A. Peyron. Appunti sul tronco Acqui-Nizza per Val Cervino.

Però prima di finire non sarà inutile il dichiarare che il fin qui detto non tende già a prevenire né intralciare il giudizio e l'opera dei solerti ingegneri incaricati del tracciato della futura ferrovia Genova-Asti; ma noi pur confidando nella perizia tecnica e amministrativa, e nello imparziale ed illuminato criterio dell'illustre Comm. Giambastiani e dei valenti suoi cooperatori, vorremmo soltanto porger loro quelle nozioni di fatto, che meglio giovino a richiamare una più speciale attenzione sulle condizioni ed esigenze, sugli interessi e sui voti dei paesi, in pro dei quali abbiamo perorato, e che se molto hanno dalla natura e della loro propria attività, molto eziandio, e a ragione debbono attendere dalla razionale applicazione delle recenti leggi ferroviarie e dalla intelligente opera degli esecutori di esse.

Noi vogliamo eziandio rivolgere un appello a coloro che rappresentano ed amministrano i paesi suddetti.

Caveant et provideant consules; perocché nel prevedere e provvedere sta la vera ed ottima amministrazione.

Scuotano essi la tradizionale inerzia dei comuni rurali; assumano quelle iniziative che a tempo effettuate sono feconde di risultanze insperate, ma negligenza pretermesse inducono sterili pentimenti o irreparabili danni; affrontino e sconfiggano la palese indifferenza degli incorreggibili *laudatores temporis acti* e l'occulta opposizione degli economisti che han la veduta corta d'una spanna.

Ad essi sia d'esempio l'efficacia iniziativa dei comuni della Valle Cervino, sia perenne ammaestramento l'opera indefessa e sagace di quell'illustre uomo di stato che presiede ai consigli della nostra provincia, il Senatore Saracco, e che col suo valido e fecondo patrocinio in pro della futura linea Genova-Asti, ha dimostrato come del pari che per le quistioni giuridiche così per gli intenti economici vale l'antico dettato *vigilantibus et non dormientibus iura succurrunt*.

M. T.

Camera di Commercio ed Arti DELLA PROVINCIA DI ALESSANDRIA

(Seduta dell'11 Novembre 1883.)

Presidenza BOSCHIERO

Il presidente fa diverse comunicazioni alla Camera, fra cui, le principali sono le seguenti:

1. Alcune note ministeriali in ordine a reclami sporti dalla camera circa questioni di tariffe ferroviarie, d'assembi ferroviari, e di trattamento daziario delle bottiglie di vetro, destinate per vini. I responsi del ministero alle istanze suddette sono sostanzialmente favorevoli e soddisfacenti.