

LA GAZZETTA D'ACQUI

(E GIOVANE ACQUI)

MONITORE DELLA CITTÀ E DEL CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il Trimestre L. 2; Semestre L. 3,50; Anno L. 6 compreso i Supplementi.

ESCE

la Domenica ed il Mercoledì

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. — Pagamenti Anticipati.

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.

ORARIO DELLA FERROVIA — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,27 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,12 pom.
— ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,4 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,17 - 7,10 pom.

L'UFFICIO POSTALE è aperto dalle 8 ant. alle 1,45 p. e dalle 5 alle 7 p. — TELEGRAFICO dalle 9 ant. alle 2 p. e dalle 4 alle 7 p. Giorni festivi dalle 9 ant. alle 12.
La BANCA POPOLARE è aperta dalle ore 9 alle 11 ant. e dalle 12 m. alle 3 pom., giorni feriali.

Comitato per Valcervino

Avevamo incominciata, come i nostri lettori hanno potuto vedere, la pubblicazione del memoriale che il Comitato per Valcervino deliberò di mandare al Ministero dei lavori pubblici. Tale pubblicazione non poté essere da noi continuata nel numero successivo per circostanze affatto indipendenti dalla nostra volontà. Essendo ora le medesime cessate, per la cortesia dell'egregio Avv. Rabacchino, redattore, per incarico del Comitato, del memoriale, ne continuiamo la pubblicazione.

La Giunta di Nizza viene poi fuori con queste parole: « del resto trattandosi di « una ferrovia, che importa una spesa di « ben quarantacinque milioni, e che ha per « obbiettivo principale quello di abbreviare « di quindici chilometri e mezzo il percorso « da Asti a Genova, fra i quali due punti « già esiste una linea ferroviaria, non si « può non attribuire massima importanza « ad un divario d'oltre due chilometri e « mezzo, quale è quello che presentano i « due tracciati di Valle Bogliona e Valle « Cervino. »

Anzitutto sia lecito in proposito osservare che non si saprebbe vedere, che cosa abbia a fare il costo di 45 milioni colla diversità di sviluppo dei due tracciati, dal momento che dall'allestito progetto risulta, che non è maggiore il costo del tracciato Cervino, ma anzi è alquanto minore.

Ma diasi pure alla minor lunghezza di tracciato tutta quella importanza che più si creda, certo è che questo elemento è controbilanciato da elementi di pari ed anche di maggiore considerazione quali i vantaggi economici, commerciali, industriali, agricoli ed il maggior prodotto chilometrico inerenti al tracciato Cervino già posti in rilievo dagli studi e relazioni del Comm. Ingegnere Peyron state rassegnate al Superiore Ministero, e che qui appena occorre di richiamare.

Ed è poi vie più inammissibile, che l'accennato abbreviamento di 15 chilometri da Genova ad Asti sia l'obbiettivo principale della nuova linea, e quasi quasi vorrebbe dir unico, a cui debbano in modo assoluto

cedere tutte le altre considerazioni. Ciò che sta in verità si è, che l'abbreviamento è uno degli obbiettivi, di cui la importanza sarà lecito porla a confronto con quella che possono avere gli altri.

E che diffatti la minore lunghezza di 15 chilometri non sia il solo obbiettivo della nuova linea se ne ha la conferma nella relazione dello stesso Comm. Giambastiani. Ivi sta testualmente scritto: « *l'importanza industriale, agricola e commerciale delle valli e dei centri popolati*, che si incontrano da Genova per Acqui ed Asti, *nonchè quella delle valli*, che da questi centri da « diverse direzioni, affluiscono solcate in « parte da fiorenti ferrovie in esercizio, l'accennato possibile ravvicinamento del porto « maggiore d'Italia al Piemonte, a Torino, « al Cenisio e di quella regione alla Capi- « tale *l'insufficienza dell'attuale linea dei Giori*, insufficienza che facilmente prevedesi non cesserà neppure dopo la costruzione della succursale pel *continuo aumento del traffico* in relazione all'ampliamento del porto di Genova, giustificano « ampiamente questa ferrovia. »

Da queste parole appare adunque chiaro, come il Comm. Giambastiani ponga al paro dell'abbreviamento della distanza da Genova a Torino la *importanza industriale, agricola e commerciale* delle valli e dei centri attraversati, e certamente niun migliore interprete della legge 5 luglio 1882 puossi desiderare del Giambastiani, come niun più imparziale apprezzatore delle cause che determinarono la nuova linea e degli obbiettivi, che con essa si vogliono conseguire.

Il criterio unico della brevità assoluta (già escluso d'altronde col fatto del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici coll'adozione della variante di Molare, che allunga la linea di un chilometro per un solo comune), appena sarebbe conciliabile con una ferrovia *esclusivamente strategica, militare*, ma non con una linea di *grande movimento alimentata essenzialmente dal traffico*; tale criterio quindi non può valere a far decidere la scelta a favore del tracciato Bogliona.

Sostiene anche la Giunta di Nizza Monferrato, che il tracciato per Val Bogliona è meno costoso di quello per Valle Cervino, ma per ciò dimostrare, come tenta di fare in base a considerazioni d'indole esclusiva-

mente tecnica, fu costretta a supporre necessarie modificazioni del progetto Giambastiani ed a ritenere errati i preventivi.

In verità il tracciato per Val Bogliona sboccando dalla Valle Colania nella Valle del Belbo trovasi in tali condizioni planimetriche da non riescire possibile un conveniente innesto colla esistente ferrovia Alessandria-Cavallermaggiore, quale attualmente si trova, e perciò l'ing. Giambastiani, modificando alquanto il tracciato della ferrovia Alessandria-Cavallermaggiore, progettò il trasporto della stazione di Nizza, volendo per ragioni di comodità e per facilità nel servizio che una sola stazione servisse per le due linee Alessandria-Cavallermaggiore e Genova-Asti.

Ed appunto progettando tale trasporto tenne pur conto del maggior traffico che a Nizza si sarebbe sviluppato.

Pel tracciato Cervino invece l'attuale andamento della linea Alessandria-Cavallermaggiore si presenta in condizioni, che migliori difficilmente potrebbero escogitarsi, come chiaramente emerge pur solo gettando l'occhio sopra una carta planimetrica. Quindi nessun bisogno pel tracciato Cervino di variare la linea Alessandria-Cavallermaggiore, nessuna necessità (per la nuova linea) di variare l'attuale ubicazione della stazione di Nizza.

Solo dovevasi provvedere all'aumento del traffico, a cui la stazione dovrà essere in grado di soddisfare, e vi provvide infatti l'Ing. Giambastiani, studiando le modificazioni e gli ampliamenti, che a tale scopo richiedonsi, dei quali preventivò l'importo in L. 127,000, dichiarando altresì che in tale somma *oltre* allo importare dato dai calcoli per condurre a compimento i necessari prevedibili lavori aveva pur compreso una competente somma per lavori imprevisi.

Quella Giunta di ciò non persuasa, o forse non edotta, dichiara risolutamente (senza per altro curarsi di dimostrazioni) che la stazione così ampliata non sarebbe tuttavia sufficiente e che è assolutamente necessario trasportarla nel sito addottato per la variante Bogliona, cioè nelle vicinanze della cascina Fabiana, e che perciò bisogna costruire un ponte nuovo sul Belbo, e variare il tracciato della Alessandria-Cavallermag-