

# La Gazzetta d'Acqui

GIORNALE SETTIMANALE

## ORARIO DELLA FERROVIA

PARTENZE: p. Alessandria 5,5 - 8,16 - 15,24 - 19,34 - Savona 4,50 - 8,12 - 12,18 - 17,26 - Asti 5,28 - 8,25 - 11,25 - 15,52 - 20,11 - Genova 5,53 - 8,12 - 15,26 - 20,29 - Ovada 22,2\*  
ARRIVI: da Alessandria 8,3 - 12,6 - 17,16 - 23,8 - Savona 7,56 - 15,12 - 19,24 - Asti 8,2 - 11,52 - 15,16 - 20,11 - 21,50 - Genova 8,4 - 11,15 - 15,40 - 20,8 - Ovada 5,18:

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 alle 19 per l'accettazione delle lettere raccomandate ed assicurate, distribuzione e vendita francobolli - dalle 8 alle 18 per l'accettazione e consegna pacchi postali - Per i Vaglia e risparmi (Cassa) dalle 8 alle 12 e dalle 13 alle 16 giorni feriali, nei giorni festivi dalle 8 alle 12.

L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 8 alle 21 - L'ESATTORIA dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16 giorni feriali, e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

La BANCA POPOLARE dalle ore 9 alle 11 1/2 e dalle 12 1/2 alle 15, giorni feriali.

L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE nei giorni feriali dalle 9 alle 16 e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE dalle 9 alle 16, giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

L'UFFICIO DEL REGISTRO dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 17 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

### PER LA

## Valle Bormida Occidentale

Nel numero uuo della *Gazzetta*, corrente anno, ho sommariamente esposto il lungo lavoro che si è fatto nella Valle Bormida occidentale per dotare questa vallata di un mezzo di trasporto rapido, potente e più economico degli attuali che la collegasse ai suoi sbocchi naturali. Dopo aver ricordato, come finora si è solamente molto parlato, molto discusso, molto deliberato, ma nulla di concreto si è fatto, una domanda si è affacciata spontanea: «ma perchè mai tanto lavoro che dura da circa un quarantennio non ha approdato ad alcun pratico risultato?».

E' cosa evidente, che se si è fallito lo scopo ciò è avvenuto perchè, o quello che si è domandato non si poteva ottenere, o perchè non si è seguita la via buona nel domandarlo.

E' ancora, cosa urgente vedere quale di queste due cause possa avere influito, onde sapere come eventualmente regolarsi, perchè d'altra parte è cosa ugualmente certa, che nelle attuali condizioni non si può assolutamente più andare innanzi.

E' cosa questa così nota a tutti, che non occorre spendere troppe parole per dimostrarla. Così ad esempio la crisi vinicola, che tanto travaglia la nazione italiana, e specialmente il nostro fertile Monferrato, è più grave che mai nel-

l'alta Valle Bormida. Infatti è noto a tutti che il vino si vende reso ad una stazione ferroviaria. Per quei paesi che hanno la fortuna di avere la stazione ferroviaria, questa resa del vino alla stazione costa così poco, che non val gran pena tenere conto della spesa necessaria. Ma tale spesa si fa molto più sentire mano a mano che ci allontaniamo dalla stazione ferroviaria; ed a Vesime ed a Cortemilia, è già diventata tanto grande da mettere in forse la convenienza di fare il vino per venderlo fuori paese. Questa spesa di trasporto vi è superiore agli 80 centesimi per brente. E per un negoziante, il quale naturalmente commercia più migliaia di brente, 80 cent. di guadagno per ognuna rappresentano già una bella risorsa (800 lire ogni 1000 brente). Ora, perchè un negoziante di Cortemilia o di Vesime possa vendere il vino allo stesso prezzo di quelli che hanno la loro cantina prossima ad una stazione ferroviaria, deve o rinunciare a qualsiasi guadagno, e ciò sarebbe assurdo, perchè condurrebbe a voler ammettere un lavoro senza un qualsiasi corrispettivo; o a rivalersi pagando di meno le uve. E lo si noti che la peggiore condizione dei negozianti di Cortemilia e Vesime, non sta solo nel maggior prezzo di trasporto del vino alla stazione ferroviaria, ma anche nel maggior prezzo di trasporto delle uve forestiere, che oramai sono universalmente introdotte nella confezione del vino per migliorarne il tipo e in altre spese.

sulla quantità che un uomo può e deve consumare per conservarsi sano e robusto.

Su 175 medici che risposero, 111 dichiarano utile l'uso del vino, 46 lo dicono indifferente, 18 sono assolutamente contrarii. Ma per la quantità da consumarsi, la grande maggioranza consiglia mezzo litro al giorno alle donne ed all'uomo che lavora al tavolino, e tre quarti ad un litro a chi lavora manualmente ed all'aria libera.

Ora se il nostro popolo potesse berne anche solo il mezzo litro, come se fosse composto di tanti lavoratori di tavolino, la media attuale di 87 e quella di 94, augurata dal Luzzatti, salirebbero presto a 180 almeno, se non di più. Ed il vino buono, che giace invenduto, sarebbe tosto collocato con immenso vantaggio dell'agricoltore, del produttore, del proprietario, e più specialmente del lavoratore, che ristorerebbe le sue forze con una bevanda a buon mercato, ma buona, sana e rinfrescante.

Ma purtroppo neppure questo lieve aumento di consumo di pochi litri si potrà mai verificare, perchè la facilità di circolazione e di vendita trovasi ostacolata da esagerate tariffe ferroviarie e da quelle barriere artificiali, che, sotto forma di dazio, dividono comune da comune, il consumatore dal produttore.

E ciò avviene più specialmente nei grandi centri dove si paga un dazio inverosimile di 10 a 12 lire l'ettolitro, che aumenta il valore del vino del 50

E' pertanto cosa urgentissima il cercare di rimediare, per quanto sia possibile, a tale stato deplorevole di cose. Ed è per questo che occorre eliminare senz'altro tutte quelle proposte, che destando speranze irrealizzabili, suscitando vane illusioni, ci hanno distolti dal cercare quello, che effettivamente si poteva ottenere per migliorare i nostri mezzi di trasporto.

Si è domandata una ferrovia a scartamento ordinario. E' possibile ottenerla? E' possibile trovar una società che la voglia costruire ed esercire? e poichè una società la si trova solo quando si possa dare la dimostrazione che la ferrovia dia un qualche interesse netto, è umanamente possibile dare questa dimostrazione?

Di fronte a queste tre domande, almeno con l'attuale della legislazione vinicola, non si può rispondere che negativamente.

Noi abbiamo avuto delle pretese troppo alte, abbiamo desiderato la ferrovia in sede propria, con scartamento ordinario, e come generalmente succede a coloro, che vogliono cose superiori alle loro forze, non abbiamo ottenuto nulla. Occorre rendere i nostri desideri più modesti sì, ma più realizzabili.

Vediamo un poco, se è vero e per quale ragione si debba rispondere a quelle domande negativamente. Una ferrovia a sede propria e scartamento ordinario, nella valle Bormida non può costare meno di 150 mila lire al chi-

al 75 per cento, senza tenere poi calcolo delle spese di trasporto ferroviario, del consumo e simili.

Se poi aggiungeremo ancora che in questi comuni il dazio sull'uva è inferiore in relazione a quello del vino, avremo un insieme di fatti che producono un enorme danno per tutti, perchè da un lato si chiude la porta al vino buono col fargli pagare un dazio esagerato, e dall'altro la si apre alla fabbricazione dei falsi vini, che dazio non pagano punto, anzi lo frodano.

E per questo inesplicabile stato di cose ne viene ancora, che, secondo il parere di molti uomini competenti, i falsi vini entrano per un quarto nella consumazione generale.

A Torino, si paga un dazio di L. 10,80 per ettolitro di vino comune, e di lire 11,90 per quello di lusso; per l'uva di sole L. 7 al quintale, che in tal modo costituisce un dazio di favore.

Niuna meraviglia quindi che sotto questo regime, nel 1900, controllati al casotto vi siano entrati 363,287,48 ettolitri di vino contro quintali d'uva 162,072,81.

A Milano (1) il vino del Monferrato lo si vendette nel 1900 a L. 25 l'ettolitro, quando nelle nostre cantine lo si pagava da 20 a 34 lire. E il dazio e le spese ferroviarie come rientravano nelle tasche dei venditori?

A voi la non difficile risposta. In quanto a noi non vogliamo neppure

(1) Galliani - La crisi del vino.

lometro. Occorre infatti, e lo abbiamo visto molte volte la Bormida, che nelle gallerie abbastanza frequentate occorre consolidare terreni, che sono di natura molto franosa, bisogna anche cercar di difendersi in qualche modo dalla Bormida, che, come tutti sanno, ha piene formidabili e disastrose nei loro effetti. Io ritengo perciò esatta, così all'ingrosso, quella cifra.

Ing. GIUSEPPE CANONICA.

(Continua).

## PRO MAGISTRIS

Italia ed Italiani

Con qualche frequenza ma non spesso quanto sarebbe necessario, ricordata la sentenza dell'illustro simo D'Azeglio, che fatta l'Italia si pensava a fare gli Italiani.

Un libro pubblicato da alcuni anni Antonio Gallenga fa dell'Italia nostra quadro, assai poco lusinghiero, osservando che manca ancora fra noi quella forza vera nazionale, che deve emanare non dalle armi e dal numero di soldati armati, ma dalle ricchezze, dalle istituzioni, dall'indole, dall'esercizio costante nell'azione, dalla generosità di propositi, da quello spirito nazionale che stringe lo spirito pensieroso gli abitanti dei più lontani lembi di terra italiana.

Vi si nota che le condizioni odierne del Paese non sono gran fatto dissimili

accennare alle trasformazioni colpevoli e fraudolenti fatte subire se non a tutta, a buona parte almeno dell'uva per fabbricare quelle orribili miscele che di vino hanno soltanto il nome, e che ingannano sempre, quando non avvelenano il disgraziato consumatore; ma che tanto guadagno arrecano al disonesto negoziante, da indurlo a sfidare le pene sancite dalle leggi, se pure talvolta vi incappa.

E purtroppo questa turpe industria non è dell'uno piuttosto che dell'altro luogo, perchè in tutte le città principali d'Italia è ben noto che il vino che ha pagato dazio è di molto inferiore alla quantità che realmente vi si consuma. E questo è il frutto del feroce fiscalismo che ci opprime.

Riconosciuto adunque che la causa principale, anzi unica della mancata vendita che produce la nostra crisi enologica, e di tutti gli enormi danni economici, igienici e anche morali, ritrovati esclusivamente nell'azione funesta del dazio consumo sul vino, così potente incentivo alla fabbricazione fraudolenta, è evidente che l'unico rimedio radicale e veramente efficace consiste nella sua completa abolizione.

E il dire che questa sia sola capace a produrre i buoni e a fugare tante le miserie e le miserie.

Da una inchiesta prima del congresso agrario di Genova e da altri dati che gli utili effetti della abolizione

Appendice della GAZZETTA D'ACQUI 2

## LA CRISI VINARIA

Da un calcolo approssimativo l'Italia produce da 30 a 32 milioni di ettolitri di vino, nei quali sono ancora compresi i 2 milioni assorbiti dalla esportazione; detratti questi, restano ancora da 28 a 30 milioni di ettolitri per una popolazione di 33 milioni di individui.

Non si tratta adunque di una super-produzione, nel qual caso sarebbe assurdo chiedere aiuto al Governo, ma si tratta invece soltanto di una produzione, che il consumo medio individuale, reso più facile, basterebbe ad assorbire intieramente.

E tale convinzione manifestava pure lo stesso Luzzatti quando al Congresso di Bari diceva che il popolo italiano consuma solo in media 87 litri all'anno e per testa, e che basterebbe aumentare solo di 6 a 7 litri all'anno per vedere consumato tutto il vino nostro.

E notate: questa media desiderata dal Luzzatti è tutt'altro che una esagerazione, se la paragoniamo a quella di Bordeaux con 208, di Parigi con 200, di Nizza con 206 e di Lione con 176; e tanto più ancora se la poniamo di fronte a quella risultante dall'inchiesta testè fatta dall'*Illustration* di Parigi.

Questo giornale, preoccupato dalla crisi vinicola della Francia, ne interrogò i più illustri medici sull'uso del vino e