

Il disservizio della ferrovia Genova-Ovada-Acqui

La ferrovia Genova-Ovada-Acqui, che per le sfavorevoli condizioni del terreno già presentava inevitabili deficienze tecniche, venne maggiormente compromessa dai criteri di eccessiva economia adottati nell'esecuzione del progetto e per le dannose inframmettenze che fecero subire al tracciato un andamento in antitesi coi principi fondamentali della tecnica ferroviaria. Stante queste molteplici difficoltà, indubbiamente l'opera non poteva riuscire perfetta, ed a rendere più manifesta la deficienza della linea, si aggiunse la trascuranza e la pessima organizzazione dell'esercizio.

Spesso qualche voce isolata si leva per deplorare il continuo e crescente disservizio di questa disgraziata ferrovia, ma purtroppo le proteste si perdono tra l'indifferenza generale, ed intanto il servizio peggiora di giorno in giorno.

Dato questo stato di cose, inevitabilmente l'importanza di questa linea non potrà che decrescere, perchè sia le merci che i passeggeri, cercheranno ogni mezzo per evitare questa ferrovia il cui disservizio è diventato ormai leggendario!

Tutti comprendono i gravissimi danni che conseguentemente ne risentirà tutta la vasta zona di cui questa linea costituisce l'unico mezzo di comunicazione e quale vitalissimo interesse rappresenti per le nostre regioni una migliore utilizzazione della ferrovia stessa.

Vediamo di indagare brevemente le cause dell'attuale disservizio ed accertare se difficoltà veramente insormontabili si oppongono ad un miglioramento delle condizioni e dell'esercizio della linea.

Non dirò certo cose nuove, poichè l'argomento venne ampiamente trattato da persone autorevoli e competenti; non credo però del tutto inutile ritornare su questa grave questione che circostanze d'attualità hanno resa viepiù interessante, nella speranza che tutti coloro cui sta a cuore lo sviluppo e la prosperità delle nostre valli, vorranno intensificare una efficace agitazione per risolvere radicalmente questo grave problema.

* *

I difetti principali di questa ferrovia consistono essenzialmente nella formazione a semplice binario con andamento planimetrico tortuoso e curve ristrette, nel profilo accidentato con pendenze forti e nelle numerose gallerie. Inoltre, causa la ristrettezza delle luci, l'andamento curvilineo del tracciato e l'orientamento degli sbocchi ristretto ai venti dominanti, le gallerie riescono malamente areate, con gravi danni e pericoli per l'esercizio.

Come ovviare a tutti questi inconvenienti?

Scartata l'idea della costruzione di un secondo binario causa la spesa eccessiva e le difficoltà tecniche che presenta, l'unica soluzione per ovviare a tutte le deficienze e per accrescere la potenzialità della linea consiste, per concorde giudizio dei competenti, nell'adozione della trazione elettrica.

Il progetto di elettrificazione venne ampiamente studiato sino dall'epoca in cui si proponeva di utilizzare le forze idrauliche del bacino dell'Orba.

Il recente progetto redatto dalle ferrovie, che usufruisce invece l'energia della Società Negri, realizza notevoli vantaggi, e richiede una spesa molto minore.

Disgraziatamente però, malgrado queste favorevoli circostanze, il progetto riposa negli archivi ed intanto il disservizio della ferrovia si fa sempre più grave.

Era presumibile che contemporaneamente agli impianti in corso di esecuzione a Rosciglione per trasporto della forza elettrica alla sottostazione elettrica di Sampierdarena si approfittasse per dar corso alle opere richieste dal progetto di elettrificazione della linea, ma purtroppo nulla si è fatto.

E' bensì vero che tutti assicurano che ultimati i lavori di elettrificazione della Genova-Savona in corso di esecuzione, ver-

ranno iniziati senz'altro quelli della Genova-Acqui, ma si può essere certi che senza un'attiva propaganda ed agitazione vedremo la nostra trascurata ferrovia posta a molte altre.

Non credo sia il caso di spendere parole per dimostrare gli enormi vantaggi, sia regionali come di interesse generale, che si attendono dalla elettrificazione della linea, poichè questo tema venne già ampiamente trattato; accennerò soltanto ad alcune questioni di attualità che meritano speciale attenzione.

In questi ultimi mesi, causa l'enorme traffico di transito del porto di Genova, si manifestò sempre più la deficienza delle linee dei Giovi, e l'enorme vantaggio che arreherebbe una linea di valico che fosse in grado di assorbire una parte del traffico che attualmente congestiona le due linee dei Giovi.

Purtroppo, stante le molteplici deficienze, la ferrovia Genova-Acqui non offre la possibilità di venire utilizzata a questo scopo ed infatti la sua esigua potenzialità è completamente assorbita dal traffico locale e questa deficienza toglie ogni valore alla ferrovia Ovada-Alessandria che potrebbe invece essere un raccordo importantissimo colle linee del Piemonte.

E questo soltanto per le merci, ma dobbiamo pensare altresì alla indiscutibile importanza strategica che potrebbe avere questa ferrovia se dotata di una maggiore potenzialità, per rapidi trasporti di truppe e materiale, senza tener conto dell'eventualità di una interruzione delle linee di valico, che in caso di guerra, allo stato attuale delle cose potrebbe avere conseguenze irreparabili.

La ferrovia Genova-Ovada-Acqui percorre regioni che per le naturali attrattive offrono un soggiorno delizioso e ricercato nel periodo estivo, ma purtroppo le disagiati condizioni del viaggio neutralizzano queste peculiari doti dei nostri ospitali paesi, mentre un mezzo d'accesso rapido e piacevole come potrebbe fornirlo la ferrovia elettrica, richiamerebbe sulle ubertose colline del Monferrato una numerosa colonia villeggiante con grandissimo vantaggio per tutta la regione.

Non parliamo poi dei vantaggi per i nostri operai che avrebbero mezzo di tornare giornalmente alle loro case dai centri industriali, con grande vantaggio economico, igienico e morale.

Ma dobbiamo tener conto altresì di un'altra questione di importanza vitale per l'avvenire economico delle nostre regioni.

In seguito alla grande quantità di forza elettrica che presto sarà disponibile sul nostro territorio, fornita dai colossali impianti idroelettrici della Società Negri, che potranno fornire energia ad un minimo costo, si comprende quale importanza potrebbe avere per i nostri paesi una linea ad alta potenzialità atta a favorire lo sviluppo di nuove industrie, che oltre al benessere generale potrebbero offrire ai figli delle nostre terre quel lavoro che attualmente devono mendicare nelle malsane città.

Dobbiamo pensare ancora che questa ferrovia costituisce l'accesso più importante in raccordo colle linee internazionali alla città di Acqui che, grazie alle sue acque portuose, è diventata una stazione di cura di fama mondiale.

Ora, per iniziativa di benemerite ed intraprendenti persone che, con opera intelligente mirano a mettere maggiormente in valore queste naturali risorse, Acqui avrebbe la prospettiva di uno splendido avvenire, ma purtroppo queste lodevoli iniziative saranno grandemente ostacolate dalla mancanza di rapidi e comodi mezzi di comunicazione che oggidì rappresentano uno dei vantaggi essenziali per la fortuna di una stazione di cura ed un requisito indispensabile.

Dimostrata così la necessità impellente della elettrificazione della Genova-Acqui,

vediamo ora brevemente in quali condizioni si svolge attualmente il servizio, e come sia assolutamente indispensabile e della massima urgenza, in attesa della elettrificazione, provvedere frattanto ad un miglioramento del servizio.

Orari veramente infelici, scarso numero di treni, lunghezza eccessiva del viaggio, dovuta alla velocità minima dei treni ed ai ritardi periodici, e soprattutto la mancanza di qualsiasi diretto, hanno reso il viaggio veramente disagiata e se aggiungiamo le delizie dovute al caldo ed al fumo, si comprende come il viaggio diventi proprio disastroso. Non parliamo del materiale, illuminazione, riscaldamento, ecc., perchè, purtroppo, i comfort di questa ferrovia sono a tutti noti ed ormai proverbiali.

Dobbiamo constatare però che, malgrado questo deplorabile disservizio, sia per l'importanza della regione che attraversa e le sue attrattive naturali, la linea lavora enormemente, come lo dimostra la straordinaria affluenza specialmente nel periodo estivo ed autunnale, ed infatti appare tra le più redditizie delle ferrovie secondarie.

L'amministrazione ferroviaria però, approfittando della nostra remissività e dello scarso interessamento delle nostre autorità, continua a voler disconoscere l'importanza di questa ferrovia e le esigenze dei nostri paesi, tantochè si accenna persino all'idea di abolire quest'anno i soliti treni estivi.

Vogliamo sperare che la notizia sia priva di fondamento, non essendo ammissibile che l'Amministrazione delle Ferrovie giunga al punto di prendere una decisione che, oltre a costituire una vera rovina per i nostri paesi, è contraria ai suoi stessi interessi e non giustificabile nemmeno colla comoda scusante delle circostanze politiche, non ci sarebbe però da meravigliarci che si potesse giungere anche a queste enormità.

Se non vogliamo compromettere irrimediabilmente l'avvenire dei nostri paesi, è indispensabile e della massima urgenza, in attesa di provvedimenti radicali, sollecitare intanto dalle ferrovie un miglioramento del servizio attuale.

Occorre per questo l'adozione di macchine più potenti e moderne, maggior numero di treni e più veloci, e l'istituzione di qualche diretto almeno nel periodo estivo, come pure è indispensabile una dotazione di macchine di riserva nelle stazioni principali nell'eventualità di incidenti e di straordinaria affluenza di viaggiatori.

E' tempo ormai di lasciare ogni indugio ed iniziare con fermezza di propositi ed unanimità di intenti una seria agitazione per ottenere intanto dall'amministrazione ferroviaria l'accoglimento immediato di queste giuste e modeste richieste.

L'Amministrazione Comunale di Ovada, quale rappresentante di uno dei centri maggiormente interessati ed importanti, dovrebbe prendere l'iniziativa di una riunione dei rappresentanti politici, Sindaci, autorità, e persone influenti della regione, per discutere questa grave e vitalissima questione, e prendere gli opportuni accordi onde iniziare una seria e decisa agitazione allo scopo di provocare dal governo e dalle competenti autorità, quei provvedimenti che ormai si rendono improrogabili.

Soltanto coll'unione concorde di tutte le forze e col valido appoggio dei diffusi ed autorevoli giornali della nostra regione, l'opera nostra sarà coronata dal completo successo.

Ing. UMBERTO PERNIGOTTI.

Corriere Giudiziario

R. PRETURA DI BISTAGNO Diffamazione

Barone Cristina negoziante aveva querelato Monti Felicità in Rizzoglio per diffamazione. Il processo si svolse venerdì 14 c. m. dinanzi ad affollato pubblico.

Dopo una discussione ampia e serena il Pretore pronunciò la sua sentenza colla quale la Monti Felicità veniva condannata alla pena della reclusione per giorni 75 col favore però della condizionale.

Parte civile: avv. cav. Domino
Difesa: avv. cav. Lazzaro Galliani e Paolo Zola.

PER GLI STUDENTI LICEALI

Riceviamo e veramente apprezzando l'iniziativa degli scriventi pubblichiamo:

Ill.mo Sig. Direttore
della Gazzetta d'Acqui

Nell'interesse di numerosi studenti liceali le rivolgiamo calda preghiera di pubblicare questa nostra nel suo autorevole giornale che sempre prende a cuore le pubbliche questioni quando siano caratterizzate da giustificati e palesi intenti.

Sin dalla fine dell'estate scorsa, quando incominciarono a circolare vaghe voci di chiamata alle armi con anticipo della classe del '95, a causa delle sempre più spaventevoli proporzioni che di giorno in giorno assumeva la guerra europea, in Napoli si andò organizzando un comitato di volonterosi studenti, principalmente della classe del '95 e del '96, per cercare di fronteggiare la sfavorevole condizione che si andava delineando per essi, con l'effettuarsi della chiamata delle classi suddette.

Costituitosi in Napoli tale comitato studentesco, quando le vaghe voci di anticipata chiamata alle armi della leva del '95 divennero realtà, a mezzo di sotto-comitati regionali, si dette avviso del nostro movimento a tutti quegli studenti appartenenti alla classe del '96 o alle altre anteriori, ma per ragioni speciali inclusi in quella del '96 (studenti della leva del '94 fatti rivedibili per la seconda volta, o aventi un fratello sotto le armi come soldato ordinario di prima categoria, studenti della leva '95 rivedibili, o aventi un fratello sotto le armi come volontario di un anno come allievo ufficiale; studenti della leva '96 ecc. ecc.), i quali avendo già intenzione di compiere il liceo in due anni fossero stati disposti a sostenere invece gli esami di licenza liceale dopo un anno dal conseguimento di quella ginnasiale, per evitare di interrompere gli studi per tutto il tempo in cui avrebbero dovuto prestare servizio militare.

Il programma nostro si delineò ben chiaro e non assurdo, e trovò infatti numerose simpatie e caldi incitamenti. Così a nessun volontario sembrò impossibile compiere i tre corsi liceali apparentemente in un solo anno, ma in effetto in due, perchè all'intero anno scolastico 914-915 sono aggiunti tre mesi di studio delle vacanze del 914 e altri tre di quelle del 915, il che dà modo di realizzare altri sei mesi che spesi in indefesso studio privato superano le stesse lezioni ed il profitto degli otto mesi di scuola governativa. Così pure, a nessuno venne il dubbio che potesse venir meno l'interessamento di S. E. Grippo, all'acume e alla giustizia del quale non poteva sfuggire che l'anticipata chiamata alle armi della classe del '95 era causa di grave nocimento a moltissimi studenti, impossibilitati oramai a compiere il liceo in due anni consecutivi. E riprendere poi gli studi dopo un anno o due di servizio militare non è una delle condizioni più consentanee alle stesse leggi didattiche e pedagogiche.

Circa le pratiche intavolate da noi con S. E. Grippo, che si dimostra davvero premuroso e vigile della gioventù studiosa, crediamo per ora non parlare; ma avvalendoci dell'ampia fiducia accordataci dai colleghi faremo sapere l'esito delle nostre trattative, quando già avremo raggiunta la sperata e non lontana meta.

Per ora non vogliamo che solamente l'adesione dei nostri colleghi, ed al più presto, in modo che potremo far conoscere a S. E. Grippo il numero esatto degli studenti che si goveranno della provvida concessione che, dopo tutto, non può ledere minimamente la serietà degli studi, dato che vi saranno gli esami.

Che se poi le nostre condizioni speciali dovessero cessare, perchè la Patria ci chiama, noi non rimpiangeremo le sudate carte come non rimpiangeremo le nostre energie che ad esse offriremo con tutto slancio dei nostri giovani anni.

All'opera dunque, coraggio e fede, o amici.

IL COMITATO CENTRALE DI STUDENTI LICEALI
NAPOLI - Via Roma, N. 388 - 2. P. D.

PS. - Chiunque avesse bisogno di informazioni o schiarimenti (sopra tutto diciamo a quei colleghi un po' timorosi e scettici che si sono iscritti ai corsi governativi di prima liceale, preparandosi contemporaneamente per gli altri corsi) potrà scriverci alla sede perchè risponderemo immediatamente.
Napoli, 9 maggio 1915.

TERME D'ACQUI

Nuovi arrivi:

Sig.ra Dottora A. Kleen e figlio, Stoccolma.
» E. A. Clerk, Londra
Marchese Filippo Crispolti e Marchesa, Torino
Sig.ra Luisa Mancinelli Cora, Roma
Marchese Carlo Morozzo della Rocca, Roma
Sig. Dott. Cav. Giuseppe Vaccino, Torino
» Carlo Truttaldi, Genova.