

## IL TRACCIATO DEL CERVINO

non colla forza bruta, ma col genio della scienza, colla possanza del calcolo, ed il ferro, ministro di morte in mano ai popoli divisi, eccolo oggi ministro di pace e di concordia tra fratelli separati da un pericoloso elemento. — Possa tu, o desiderato ponte, premere per lunghi anni i fianchi dell'indomito torrente, e ti allietta, chè forse non è lontano il giorno, in cui l'onda tua imprigionata tornerà come or sono venti secoli a scorrere non più funesta alle genti, ma vivificante e benefica alla vicina Città, faurice dell'igiene, dell'industria e dell'agricoltura.

Quindi propone un brindisi alla salute di coloro i quali guidarono con prudenza e saviezza il comune di Melazzo per quella via economica dalla quale oggi si raccolgono i frutti, e segnatamente agli ultimi suoi predecessori, capitano Adolfo Perelli e Don Carlo Viglini. Beve alla prosperità della società di Savigliano, che sotto la sapiente direzione del cav. Moreno cerca di emancipare il paese dalla dipendenza straniera, e che così felicemente ha disegnato e compiuto il lavoro del ponte. Invita a brindare alla salute degli onorevoli Ferraris e Borgatta, validi patrocinatori della compiuta opera — del Consiglio Provinciale, che prestò generoso aiuto — del comune di Castelletto, che portò esso pure il suo fraterno aiuto — Del Sotto Prefetto sempre, ed in modo singolare largo di incoraggiamento e di consiglio, e della fiducia in lui riposta, e della grande responsabilità che volle assumere per tutelare l'operato del Comune. —

Alla prosperità del ministro Saracco, onore del Monferrato, che nel Consiglio della provincia propugnò la causa del ponte, e per il cui mezzo si ottenne il sussidio dallo Stato — e finalmente alla salute e gloria del Re d'Italia Umberto, nel quale si impersona la Patria, ed il cui nome fa palpitare ogni cuore italiano nella prospera come nell'avversa fortuna. —

Ripetutamente invitato, parlò il Presidente della Società Operaia d'Acqui, rappresentante del giornale la *Bollente*, applaudito e fra la più viva attenzione.

Prese poscia la parola il Sotto Prefetto, il quale ringraziò il Sindaco per le sue gentili espressioni — encomiò il Consiglio Comunale per l'operosa perspicacia che spiega nel salvaguardare e promuovere il bene di Melazzo, e dopo un felice accenno della sua ingerenza nella pratica per il ponte sull'Erro, anello di congiunzione, ed ara su cui gli abitanti di Melazzo e di Narsellò deposero le antiche malugurate discordie ed attriti, fra gli applausi dei congregati brindò alla salute del Sindaco.

Poche parole ancora per dire, che mentre la comitiva in attesa della partenza stava sul piazzale della villa a respirare delle salubri boccate d'aria, l'ingegnere della provincia, nel congedarsi, dava assicuranza, che fra un mese si sarebbero appaltati i lavori per il complemento della strada provinciale di Sassello, nel tratto da Cartosio ad Acqui, portando, relativamente a Melazzo, il tracciato a metà della collina, con probabilità di tenerlo più basso ancora, onde facilitare l'accesso al ponte.

Di questo desiderato giorno, favorito da un magnifico tempo, in cui l'egregio Sindaco fece gli onori di casa con squisita cortesia ed amabilità, e si ebbe mezzo di conoscere la cordialità e gentilezza d'animo dei Melazzesi, e la Banda d'Acqui diretta dal distinto maestro Penengo, pendente il corso della festa suonò marcie, ballabili, e pezzi musicali con mirabile precisione riscuotendo infiniti applausi, verrà serbato lungo e grato ricordo.

Crediamo doveroso tornare sull'argomento per informare quelli dei nostri lettori che ancora non lo sapessero del perchè le legittime aspirazioni degli abitanti di quelle valli siano state profondamente turbate nelle loro speranze, per quanto non siasi addivenuto all'atto diretto e materiale della scelta dell'uno piuttosto che dell'altro tracciato. E ciò facendo, e nell'unire la nostra modestissima voce a quella dei molti interessati, noi, che crediamo di avere il bernoccolo della riflessione al debito posto al pari di chiunque altro, non crediamo nè di suscitare senza opportunità sterili gare di campanile, nè di togliere ad altri l'ambito privilegio di avere prima di noi trattato con solerzia ed amore la questione della quale noi oggi ci occupiamo — perchè crediamo che delle questioni che interessano il paese ci dobbiamo occupare. Vedranno intanto i lettori se siano giusti i timori degli abitanti di Val Cervino — giudicheranno poi se sia, come noi crediamo, utile l'agitazione novellamente sollevatasi nell'intento di scongiurare il pericolo, volgendo, come risulta dalla diligente memoria dalla quale ricaviamo i pochi cenni che seguono, rispettose istanze a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ed alla Commissione Parlamentare perchè sia evitata la scelta definitiva del tracciato di Vallé Bogliona.

Il patto alla lettera 1) dell'art. 5° della convenzione stipulata dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici colla Società Ferroviaria Mediterranea per la costruzione delle nuove ferrovie, fra cui la *Genova-Asti*, stabilisce il raggio minimo delle curve in 450 metri per questa ferrovia, rimanendo così escluso il tracciato di Val Medrio e Cervino, nel quale il raggio minimo delle curve è di soli 400 metri.

Oltre a ciò, un altro patto all'art. 8 fissa per la stazione di Nizza Monferrato il concorso della Società sulla spesa preventiva per una quota di L. 287,000; il che accennerebbe alla scelta del tracciato Bogliona, il quale richiede il trasporto di quella stazione con conseguente grave dispendio, mentre col tracciato Cervino si conserverebbe la stazione attuale ampliata.

S'aggiungono i già discussi argomenti della maggiore brevità e della minore pendenza del tracciato di Valle Bogliona.

Nella diligentissima memoria di cui tenemmo parola, e che venne relatta per cura dell'avv. Rabacchino, Consigliere Provinciale, che n'ebbe incarico dal Comitato radunatosi li 17 u. s. in Acqui, si sottopongono, all'On. Ministro dei Lavori Pubblici ed alla Commissione per provvedimenti ferroviari le osservazioni giustissime che distruggono le ragioni tecniche che si vorrebbero far militare per stabilire la necessità della scelta del tracciato di Valle Bogliona, osservazioni che si possono riassumere nelle seguenti:

1° Che il raggio delle curve in soli 400 metri non può essere un inconveniente dal momento che è notorio che il raggio di 400 metri ed anche minore è oramai ammesso in tutte le linee eziandio di primissima importanza, come nella *Genova-Asti-Torino*, in cui prima di arrivare alla stazione di Busalla si ha una curva del raggio di metri 297 — al che aggiungesi che nella stessa relazione Giambastiani è detto che *i due tracciati, non ostante la poca differenza del raggio per qualche curva in disfavore del Cervino, debbono considerarsi in eguali condizioni tecniche.*

2° Che per la maggiore lunghezza del tracciato Cervino, è questa senza alcuna importanza, imperocchè ne deriva una differenza di tempo nel percorso di *meno di due minuti e mezzo di tempo con treni omnibus e meno di due minuti con treni diretti* — tanto più irrilevante dopochè fu ammessa la variante della stazione di Aolare che prolunga la linea di un chilometro, e mentre *quando si mantenesse pel tracciato Bogliona, come si mantenne pel Cervino, la stazione attuale di Nizza*, scomparirebbe quasi totalmente la differenza di lunghezza.

Quanto alle pendenze la differenza non è apprezzabile, mentre pel tracciato Cervino sono pur sempre inferiori al 16 per mille ammesso nella convenzione.

3° Che finalmente, oltre alla dimostrata inconcludenza delle ragioni che si potrebbero far valere per respingere il voto di quelle popolazioni che è il voto anche della popolazione acquese, elevasi la considerazione potente (a ciò anche per l'utile che può ricavarne la Società) che il tracciato Cervino vive della vita di *novi comuni* con una popolazione di *dodicimila abitanti* ed un movimento agricolo annuale di *duecentomila quintali* che per certi prodotti sarà decuplicato dalla nuova ferrovia — mentre l'altro tracciato toccherebbe *due soli comuni*, distanti dalla linea, con una popolazione di appena *duemila abitanti* ed un movimento di *ventimila quintali* di prodotti al massimo.

Queste sono sostanzialmente le ragioni svolte nella memoria indirizzata al Ministro ed alla Commissione Parlamentare per provvedimenti ferroviari per indurli a mantenere la preferenza al tracciato di Valle Cervino — A coloro che vorrebbero discutere la poca opportunità della nuova agitazione, diremo come non sia inopportuno mai far valere con serietà e rispetto le proprie ragioni e mai esagerata la tutela degli interessi del proprio paese — Sciocco e puerile poi il ritenere che ciò possa irritare chi tanto ha fatto per la *Genova-Asti* (come da parecchi s'è detto, quasi paurosi che in un momento di dispetto infantile mandi all'aria la ferrovia come si spezzerrebbe un giocatolo) — è questo un volere abbassare l'egregio uomo... al livello di cotali volontari giannizzeri suoi — non sappiamo se dall'adamantino animo suo troppo ammirati.

## UNA BUONA NOTIZIA

Sappiamo come il Ministero dei Lavori Pubblici, tenuto conto dei voti espressi dalla Società dei Viticoltori, abbia invitato le Amministrazioni delle reti Adriatica e Mediterranea a studiare e proporre facilitazioni dei mezzi di trasporto e riduzioni di tariffe per aprire un largo smercio ai vini nazionali nei mercati di Germania, Belgio, Olanda e Inghilterra. Ci consta pure come fra i mezzi escogitati per facilitare maggiormente i trasporti sia la costruzione di carri speciali a serbatoi per cui con minor spesa e minor pericolo di avarie il vino si potrà far viaggiare a grandi distanze.

Prendiamo nota molto volentieri di questo provvedimento, il quale nel mentre dimostra come il Governo si interessi seriamente alle sorti dei produttori di vini e non si contenti di fare dichiarazioni platoniche, ha, secondo il nostro debole modo di vedere, non piccola importanza per l'incremento del nostro commercio coll'estero. Esso servirà, se non altro, a togliere quella condizione d'inferiorità in