

IL VALICO APENNINICO SAVONA-SASSELLO-ACQUI

Abbiamo riportato nei precedenti numeri del nostro Giornale l'articolo pubblicato dall'egregio ing. Erede sul *Cittadino* di Genova sul progettato valico apenninico Savona-Sassello-Acqui.

Riproduciamo oggi la risposta che sul foglio medesimo ha fatto in questi giorni il comm. Amedeo Anselmi, presidente del Comitato popolare per il nuovo valico apenninico.

« Ci siamo compiaciuti nel leggere una lettera del ch.mo ing. G. Erede, pubblicata nel *Cittadino* di Genova. Essa apre il campo ad una serena e fertile discussione, della quale siamo grati all'egregio ing. di averci invitati. Ciò che importa, egli dice, in discussione in questo genere è il mettere bene la questione.

D'accordo; vediamo di bene stabilire i termini.

Il nodo della questione, secondo l'ing. Erede, è la cooperazione con Genova.

Egli trova nella possibilità e nell'urgenza di questa cooperazione il principale argomento a sostegno della nostra tesi, negando quasi agli altri svolti nella nostra relazione un grado di importanza determinata.

Concordi con lui circa la prima parte del suo giudizio ci proveremo a fornirgli quel maggior svolgimento di prove ch'egli desidera; dissentendo da lui nella seconda parte, ci adopereremo a dimostrargliene i motivi.

La cooperazione di Savona con Genova, ripetto al traffico finora sempre crescente del nostro golfo è dessa desiderabile, possibile ed efficace? Ecco il primo punto da esaminare.

Negli ultimi quindici o venti anni il movimento del porto di Genova si è considerevolmente aumentato, più che raddoppiato, seguendo in ciò l'andamento degli altri porti importanti di Europa. Ciò in generale è dovuto all'incremento universale degli scambi promosso dallo sviluppo delle reti ferroviarie, cioè della progressiva facilità e molteplicità dei mezzi di rapide comunicazioni; in parte, perciò che riguarda Genova, all'apertura della ferrovia del Gottardo, che ha reso quel porto lo scalo naturale della sua vasta zona di competenza.

L'ing. Erede è di opinione, dissentendo in ciò dal giudizio della Commissione governativa per provvedimenti portuali di Genova, che questo incremento sia giunto al suo limite o quasi. Le reti ferroviarie, egli dice, sono ormai tali, che poche più novità possono portare nella direzione delle correnti commerciali. Senza entrare in una discussione generale su questo argomento, ci fermiamo ad un unico fatto, che ci pare nel nostro caso speciale, infirmi quella sentenza.

Il traforo del Sempione, se non è un fatto compiuto, è ormai nondimeno un fatto certo e di grande importanza. Perché la Svizzera lo ha così ostinatamente propugnato? Perché la Francia lo ha così ostinatamente combattuto? Se non per il desiderio della prima di avvicinarsi al Mediterraneo, cioè al golfo di Genova, per quello della seconda di non aver sviato dalla Paris-Lion-Mé-

diterranea ed al porto di Marsiglia la massima parte dell'ingente somma di scambi procedenti dalla vasta zona di competenza di questa nuova ferrovia, che contiene centri della massima produttività industriale.

Perché la compagnia Jura-Symplon, concessionaria della linea rivolge a Milano ed a Genova la domanda di una sovvenzione di quattro milioni, se non in vista del sicuro incremento di traffici, che il ravvicinamento alla Svizzera, al lago di Ginevra ed agli industriali centri del Jura, apporterà a queste due principali piazze italiane.

Qualunque sieno i passaggi alpini, che presentemente o più tardi si aprissero, essi avranno per obbiettivo il golfo di Genova, cui un'invidiabile posizione geografica dà il privilegio di avere lo scalo di tutti gli scambi transmarini e transoceanici coll'Europa centrale.

Lo sviluppo commerciale preveduto dalla Commissione governativa, lungi dall'essere un'ipotesi ottimista, è un fatto ormai sicuro e di prossima attuazione, almeno in gran parte. Ma al giorno d'oggi la felice posizione geografica non è bastevole.

Il commercio richiede speciali comodità, ed i mezzi artificiali di deviare una corrente, quando la foce naturale cui essa tende non sia bastevole a riceverla, esistono; non ci sarebbe difficile citarne degli esempi.

Una lotta commerciale è impegnata da lunghi anni fra Marsiglia e Genova, e Genova comunque siasi negli ultimi tempi sommamente agguerrita, è però ancora lungi dal possedere tutti quei mezzi di resistenza di cui si giova la sua potente rivale. Basta uno sguardo sulla pianta del porto di Genova e su quella di Marsiglia per capacitarsene.

Il nostro illustre contraddittore attribuisce gli ingombri più volte lamentati nel Porto di Genova unicamente alla mancanza di vagoni. Non gli parrebbe giusto metterne almeno una parte sul conto della deficienza di binari, dell'angustia di spazio? Il porto di Genova ha, se non andiamo errati, oltre 6000 m. di calate. Perché anche oggidì una parte degli sbarchi si fanno col mezzo delle chiatte?

E per non dilungarci in questa dimostrazione, aggiungiamo ancora questo. Se un redivivo Duca di Galliera regalasse a Genova parecchie decine di milioni per la costruzione di un porto ausiliare, poniamo a Sampierdarena o a Sestri, forse che l'offerta sarebbe accolta con freddezza, come cosa buona sì, ma non necessaria né urgente?

Il nuovo Duca di Galliera non vi sarà, né malgrado il voto della Commissione per i provvedimenti portuali ci saranno i milioni necessari ai lavori da essa dichiarati urgenti, almeno tanto presto da trovarsi preparati all'ora del bisogno.

Ora noi diciamo: ad ovest di Genova, ad una quarantina di chilometri, o poco più di un'ora di ferrovia, esiste un porto sicuro, sistemato con 2000 metri di calate, sulle quali si possono caricare 400 vagoni al giorno. Perché non vi servite di questo porto come vostra succursale? Né questa funzione di succursale di Genova, che noi attribuiamo al porto di Savona, sarebbe poi funzione nuova, e mai da esso esercitata. E' a nostra cognizione che, una diecina di

anni fa, ai tempi prosperi di Savona, prima cioè che l'immensa disparità dei suoi mezzi di comunicazione coll'interno costituisce per essa uno stato, direi quasi, di assoluta incapacità commerciale, moltissime operazioni, specie di cereali, si compinavano nel suo porto per conto di case genovesi.

SULLA STRADA DI MOIRANO

Non ho la criminosa intenzione di trascinare il mio lettore in quel pantano, tanto più che non troverei un seguace in codesta arditissima impresa.

Il mio desiderio è questo semplicemente: segnalare all'onorevole incaricato della cura stradale una condizione di cose assolutamente intollerabile.

Al di là del ponte sul Medrio si protende la strada di Moirano; si compiacchia l'onorevole incaricato stradale municipale di dare una occhiata a quella plaga. Ha mai visto maggiore quantità di fango? Eppure in quella località abitano numerose famiglie; eppure lungo quella strada sono costretti a passare una quantità di ragazzetti che vanno alla scuola. Come va che appena passato il ponte per venire in Città si trova tanto di ghiaia sparsa sul selciato e proprio dove non sarebbe stata necessaria? Perché questa disparità di trattamento?

Lo so: si grida da tutte le parti: fango, fango e l'incaricato stradale non può col fiato divino infondere vita in questa melma e procreare un esercito di operai intenti a spandere la ghiaia per tutta la città.

Ma se le facoltà divine sono inesorabilmente negate all'incaricato ponti e strade, perché non può lo stesso mettere in esercizio le facoltà umane che non gli devono esser state contese da madre natura, e comprendere questo che pare ovvio: essere cioè assolutamente indispensabile un provvedimento che, con giustizia amministrativa un po' più equa, tenda a soddisfare le più che legittime esigenze di chi è costretto ad abitare *extra moenia*.

Parole al vento le nostre?

Sia. — E allora non si gridi allo scetticismo di chi proclama che la rappresentanza municipale, idealmente parlando, è la cosa più inutile di questa terra.

Gli stipendi del clero in Italia

Da un notevole libro, che sul tema della conciliazione, e delle relazioni fra Stato e Chiesa, ha di corto pubblicato coi tipi del Bocca di Torino, il signor Giovanni Berthelet, autore d'alcune altre pregiate monografie in materia civile-ecclesiastica, sono recati interessantissimi dati statistici sugli stipendi attualmente percepiti dall'alto e basso clero d'Italia in confronto con quello d'alcuni altri Stati.

Riportiamo le cifre ch'egli fornisce intorno a questi stipendi, la cui entità, esagerata dagli uni, attenuata dagli altri, non era finora esattamente conosciuta dal pubblico.

Sopra i 275 vescovi — compresi tra questi gli arcivescovi — d'Italia, 37 hanno una rendita annua media di lire 3500,00 a L. 7500; di 70 la rendita annua non sorpassa le lire 12,000; di 41 sta fra le 12 e le 18 mila lire; di 21 va dalle 20 alle 25 mila lire; 5 hanno una rendita tra le 25 mila e le 30 mila lire; 7 tra le 30 e le 35 mila lire; 5 ancora tra le 35 e le 40 mila lire; 2 tra le 50 e 55 mila lire — 2 tra le 55 e le 60 mila lire — 1 ha una rendita di lire 65 mila; un altro di lire 70 mila, un terzo di lire 80 mila; 2 l'hanno fra le 80 e le 85 mila, e finalmente uno, il vescovo di Cefalù, in Sicilia; ha una rendita annua di lire 134,139, però gravata di alcuni oneri verso i parroci della diocesi.

In Francia è fatto dal Governo un assegno di lire 12 mila agli arcivescovi e di lire 8 mila ai vescovi indistintamente.

I vescovi austriaci e ungheresi godono invece di rendite favolose. L'arcivescovo di Strigonia, per esempio, ha una rendita annua assai superiore ai due milioni. Il vescovo di Gran Varadino gode di un reddito di un milione e 700 mila lire.

Passiamo ora al basso clero.

Anche fra i parroci si riscontra una grandissima diversità di condizione. Vi sono parroci — non molti — con una prebenda vistosissima fin sopra le 12 mila lire di rendita e si discende giù fino ad avere quasi 2 terzi di essi cioè circa 14 mila, i quali non hanno che un reddito meschino di 400 a 1200 lire all'anno.

Vi sono dei parroci rintanati nelle perdute montagne o nelle squallide paludi, i quali non si sa nemmeno come vivano.

E' vero però che oltre alle prebende, i parroci godono pure dei diritti di stola che in molti luoghi rendono somme considerevoli. Il fondo pel culto, nell'aumento fino a 800 lire della congrua parrocchiale, tiene conto anche di questi proventi, ma i parroci fortunati che non hanno bisogno di supplemento di congrua si godono le due entrate, rendendo sempre più sensibile la sperequazione tra gli uni e gli altri.

In Francia, non tenendo conto dei diritti di stola, i quali formano l'entrata principale dei parroci, questi godono d'una mensa che varia dalle 450 alle 1600 lire all'anno. Il solo parroco di *Notre Dame* di Parigi ha uno stipendio di lire 2400. Vi sono, all'incontro, 12832 vice-parroci che ricevono dalle 1000 alle 1300 lire all'anno; altri 18,173 vice-curati fruiscono d'uno stipendio di lire 900 all'anno; di più 7000 vicari di comuni rurali godono una rendita di 430 lire all'anno. Vi è poi un gran numero di sacerdoti che servono nelle parrocchie, i quali non vivono che dei proventi di stola.

Esazione dei Diritti di Piazza

Il sottoscritto appaltatore dei diritti di piazza, avverte coloro che desiderano contrarre abbonamento per occupazione di suolo pubblico, che col 1° Gennajo prossimo ne assume l'esercizio e dovranno quindi rivolgersi al medesimo per le trattative.

PORTA PIETRO
Piazza Addolorata, Casa Ivaldi.