

LA GAZZETTA D'ACQUI

(E GIOVANE ACQUI)
MONITORE DELLA CITTA' E CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il trimestre L. 2, semestre 3 50, anno L. 6 compresi i Supplementi.

INSERZIONI — In quarta pagina cent. 25 per linea o spazio corrispondente.

Nel corpo del giornale L. 1.

Per annunci di lunga durata si fanno patti speciali con ribasso.

ESCE

LA DOMENICA ED IL MERCOLEDI

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.

LINEA FERROVIARIA GENOVA-OVADA-NIZZA ED ASTI

Anche noi ebbimo opportunità di leggere la relazione che precede il progetto di legge inteso a ripartire sovra diversi esercizi le somme destinate con la legge 29 luglio 1879 alle costruzioni delle ferrovie complementari, ed amiamo dire che noi fummo grandemente soddisfatti. A noi, come al nostro egregio signor Sindaco, non sorrideva la speranza, che il governo avrebbe raccomandato al parlamento la linea di Orba e Stura in sostituzione di quella della Scrivia, che costituisce la vera *Succursale dei Giovi*, già approvata colla legge innanzi citata. Il nostro desiderio, anzi la più cara della nostra aspettazione era questa, che il ministro dei lavori pubblici volesse mettere in rilievo la grande importanza della linea di Orba e Stura, con diramazione sopra Asti per Acqui, e siamo lieti di poter annunziare ai nostri lettori che l'onorevole Baccarini spiegò tale linguaggio, che il migliore non dovevamo nè potevamo aspettarci.

Chiamato a pronunciarsi sopra i due progetti che stanno di fronte, l'on. ministro disse brevemente le ragioni per le quali il parlamento deve, nel parer suo, decidersi per la linea di val Scrivia, ma si affrettò a soggiungere, che *non intendeva per nulla di precludere la via a che si costruisse la linea rivale, della quale riconosceva tutta l'importanza, quando da Ovada si facesse piegare sovra Acqui ed Asti, mentre il tronco da Ovada ad Alessandria voleva essere considerato d'interesse locale: avvegnachè (è il ministro che parla) la linea di Genova-Ovada-Acqui ed Asti è destinata a servire gli interessi del Piemonte, specialmente di quelle provincie che non sono servite dal porto di Savona. Per ora adunque il governo si è dovuto limitare a raccomandare la sollecita costruzione del tronco di val Scrivia, che non ammette dilazione, ma non dubitò di affermare che il tempo ha da venire in cui il traffico sempre crescente renderà necessaria questa costruzione, nè il governo opporrà all'attuazione di quei disegni che siano conciliabili colle condizioni della pubblica finanza.*

Due documenti importantissimi vanno uniti a questo disegno di legge. Come aveva promesso, l'on. ministro fece di ragione pubblica la relazione degli ispettori del genio civile Imperatori, Borgnini e Russi, che discorre e loda grandemente il progetto del bravo ingegnere Bosco, e senza

parere di volerlo fare, mette in chiara luce la importanza economica ed industriale delle vallate di Stura ed Orba. Prezioso documento è questo, dal quale risulta che fra Genova ed Ovada si può benissimo costruire una buona linea con mite pendenze che non eccedano il 15 per mille con una spesa relativamente tenue; e siccome per l'iniziativa presa dal nostro comune, dietro speciale proposta dell'intelligente nostro Sindaco Saracco abbiamo i dati in mano per affermare che il rimanente della linea potrà essere costruito in identiche, anzi in migliori condizioni, andiamo lieti di poter dire che oramai si possiedono gli elementi atti a documentare una proposta che venisse introdotta in parlamento per sollecitare la costruzione della linea, di cui qui ragioniamo.

L'altro documento contiene notizie esclusivamente tecniche intorno ai diversi tracciati proposti per la costruzione della strada in Valle Scrivia, ed ai tronchi di diramazione che dalla medesima si dovrebbero dipartire, onde avvicinare il porto di Genova al Gottardo ed alla valle del Po. Al riguardo di questi progetti e circa la preferenza che possono meritarsi il ministro si è mantenuto nella più assoluta riserva. Non così della linea da Genova ad Asti per Acqui e Nizza, per cui in questo documento che forma parte sostanziale della relazione, si trova scritto che questa linea *abbrevierà di 59 chilometri la distanza da Genova ad Acqui e raccorcerà parimenti di 19 chilometri la distanza fra Genova ad Asti, Genova a Torino, Genova a Modane.* Il quale fatto di per sé eloquentissimo viene a rincalzare le considerazioni esposte dal ministro nella sua relazione: essere, cioè la nostra linea di un interesse interprovinciale ed internazionale (linea del Moncenisio) destinata per di più a riunirsi direttamente colla linea del Monte Bianco, *se anche (dice il ministro) di lontanissima esecuzione.*

È impossibile che all'autorevole parola del ministro non rispondano i fatti, e non tenga dietro una deliberazione del parlamento che il governo ha mostrato visibilmente di provocare. Quando un governo segna espressamente e riconosce l'importanza di una grande comunicazione ferroviaria, che deve per sua confessione, tornare di grande vantaggio al Piemonte, ed abbreviare il cammino fra Genova e Francia, noi non possiamo credere che i rappresentanti delle provincie piemontesi vogliano in questo solenne momento rimanere inoperosi, e vogliamo sperare che il governo del re non mancherà di far buon viso ad una proposta di iniziativa parlamentare, che abbia per i-

scopo di assicurare fin d'ora la costruzione della linea intiera da Genova ad Asti.

Una proposta di questa natura non può che raccogliere i voti di tutte le deputazioni Lombarda Ligure e Piemontese, giacchè la discorsa combinazione produrrà l'effetto immediato di assicurare senza contrasto la costruzione della linea in Valle di Scrivia che sta nei voti della deputazione Lombarda e Ligure; e non è poi a dire quanto debba essere e sia in effetto bene accolta dalla popolazione Ligure, specialmente da Genova, la quale si avvantaggerà singolarmente di questa linea per estendere e tener vivo il suo commercio colle provincie più lontane del Piemonte.

Forse il documento ufficiale domanda di essere ampliato in un punto, dove parla in genere del raccorciamento del cammino a beneficio del Piemonte, e si contenta di parlare del guadagno di distanza fra Genova ed Acqui, fra Genova ed Asti-Torino e Modane. Noi crediamo che si dovesse e si debba in particolar modo mettere in vista il guadagno che sentirà la città di Nizza e tutta la zona del territorio che si stende di lì ad Asti; e convenga avvertire quest'altro fatto di maggiore momento che da Nizza a Cuneo tutti i comuni che sono serviti dalla linea di Cavallermaggiore ad Alessandria si troveranno avvicinati a Genova di un trentacinque chilometri all'incirca. La qual cosa è evidente e tale apparirà agli occhi di tutti, quando si consideri che da Genova si arriverà in Nizza con un percorso inferiore a quello che corre fra Genova ed Alessandria, ed oltre a ciò si guadagnerà netto il percorso da Alessandria a Nizza che è di trenta chilometri. Il beneficio sarà dunque grande per tutti, e non solo per Acqui e Nizza, ma per Canelli, Alba, Bra, Saluzzo e Cuneo, più che per Asti, Torino e Modane che si avvantaggeranno solamente di 19 chilometri.

Per ultimo la nostra città avrebbe l'insigne vantaggio di risparmiare circa venticinque chilometri per andare a Torino, cosicchè è il caso di concludere, come diceva il Sindaco nella seduta di mercoledì del Consiglio Comunale, che quando il successo non dovesse corrispondere *immediatamente* ai nostri voti, dobbiamo almeno andar lieti che il Governo del Re abbia riconosciuto che presto o tardi questa linea dovrà passare nel novero dei fatti compiuti: e se per mala sorte le nostre speranze non si potessero così presto realizzare, sarà almeno un bel sogno, ed un sogno patriottico, che lascerà dietro di sé una cara memoria ed il proposito tenace di