

# LA GAZZETTA D'ACQUI

(E GIOVANE ACQUI)

MONITORE DELLA CITTÀ E DEL CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il Trimestre L. 2; Semestre L. 3,50; Anno L. 6 compreso i Supplementi.

INSERZIONI — In quarta pagina cent. 25 per linea o spazio corrispondente.  
In terza pagina, dopo la firma del gerente, cent. 50.  
Nel corpo del giornale L. 1.

ESCE

la Domenica ed il Mercoledì

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.

**ORARIO DELLA FERROVIA** — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,27 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,12 pom.  
— ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,4 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,17 - 7,10 pom.

L'UFFICIO POSTALE è aperto dalle 8 ant. alle 1,45 p. e dalle 5 alle 7 p. — TELEGRAFICO dalle 9 ant. alle 2 p. e dalle 4 alle 7 p. Giorni festivi dalle 9 ant. alle 12.  
La BANCA POPOLARE è aperta dalle ore 9 alle 11 ant. e dalle 12 m. alle 3 pom.; giorni feriali.

Per la ricorrenza delle feste Pasquali, Martedì non verrà pubblicato il giornale.

## PER VALCERVINO

Ai nostri lettori non sarà certo sfuggita la relazione che abbiamo pubblicata nel numero di sabato scorso, redatta dall' egregio ingegnere Amedeo Peyron d'incarico del benemerito comitato promotore del tracciato per Valcervino, in seguito allo studio da lui fatto del progetto della ferrovia Genova-Acqui-Asti, presentato al ministero dei lavori pubblici dal Comm. Ing. Giambastiani. Nel fare quella pubblicazione, abbiamo promesso, i lettori lo ricorderanno, di far seguire alla relazione alcune considerazioni, ed ora manteniamo la fatta promessa, parendoci opportuno che sia brevemente riassunto quanto d'importante appare a primo tratto dalla relazione suddetta.

E prima di tutto, un'osservazione d'ordine generale. Esaminando con occhio imparziale lo scritto dell'ingegnere Peyron, è forza concludere che egli non ha fatto un lavoro, come suol dirsi a *usum delphini*, non ha cercato cioè di fare l'avvocato di una causa, il che val quanto dire far risaltare i lati buoni della medesima e lasciare nell'oscurità i lati più deboli, ma si è fatto scrupoloso conto di ogni cosa, ha esaminato attentamente il progetto Giambastiani nel tratto Acqui-Nizza e senza nascondere cosa alcuna ha pronunciato il proprio avviso basandosi sui fatti risultanti dagli studii governativi. Così stando le cose (e niuno, per poco che voglia essere imparziale, può contestarle) la relazione dell'ing. Peyron, deve acquistare indubbiamente un valore maggiore di quello che avrebbe avuto, ove fosse partita da un punto di vista parziale, e noi ci felicitiamo col comitato della scelta fatta e del modo con cui venne data esecuzione all'incarico, perchè potrà essere di un certo peso nella bilancia della scelta fra i due tracciati, la considerazione che l'uno di essi, quello per Valcervino è stato imparzialmente, con modesto ma sicuro

e franco linguaggio studiato da una persona tecnica la quale si prefisse per iscopo di dire la verità, tutta la verità e niente altro che la verità.

Ciò premesso, una prima considerazione a farsi è questa che i due tracciati rivali, si trovano in eguali condizioni tecniche (non riscontrandosi in entrambi pendenze superiori al 15 per mille), ond'è che su questo punto, il quale avrebbe potuto essere di molta influenza, ove gli studi seguiti avessero dimostrato che i due tracciati non si trovavano in eguali condizioni tecniche, nulla puossi dire in isvantaggio del tracciato Valcervino, e giustamente, come nota la relazione Peyron, quell' illustre ingegnere che è il Giambastiani, scartata la questione tecnica nulla più disse intorno alle altre considerazioni da cui può dipendere la soluzione della controversia che si agita fra i due tracciati. Queste considerazioni su cui è muta la relazione governativa, sono la spesa, l'importanza dei comuni e delle zone attraversate dai due tracciati, il percorso. Quanto alla prima, la relazione Peyron nota che havvi una differenza a favore di Valcervino: sono è vero poche migliaia di lire che non si devono neppure contare in una linea di sì grande importanza qual'è la Genova-Acqui-Asti per cui si spenderanno circa quaranta milioni; tuttavia la considerazione della spesa minore, unita insieme colle altre deve pur esercitare una qualche influenza sulla definitiva decisione, e ben a ragione ne tenne calcolo l'ing. Peyron, il quale sa come talvolta siano le piccole cause quelle che producono i grandi effetti.

La seconda considerazione consiste nell'importanza del territorio attraversato dalla ferrovia. Sopra questo punto, le risultanze degli studii fatti, devono essere tutte a favore del tracciato Valcervino. Anche coloro (e fra noi non sono certo in grande numero) che a Valboghiona appuntano le loro mire, non possono disconoscere, la maggiore importanza numerica e commerciale dei comuni e del territorio che sarebbe attraversato dal tracciato Valcervino. Facendo pure, come si dice, la tara, a cifre che possono essere in qualche parte, in buonissima fede, esagerate, è pur sempre vero che importanti per numero d'abitanti, floridi per commerci agricoli, fertili per

territorio sono i comuni di Valcervino, e niuno può dire quale sviluppo maggiore essi prenderebbero, e quale per conseguenza sarebbe il vantaggio che ne risentirebbe il movimento dell'intera linea, ove fossero chiamati a nuova vita dalla ferrovia.

È codesta una considerazione di grande peso: le ferrovie si alimentano tanto del commercio dei due punti estremi che essi sono destinate a congiungere, quanto di quello dei punti intermedi, d'onde la conseguenza che quanto maggiore sarà il numero di questi punti intermedi, tanto più vivo sarà il commercio dell'intera linea. Ciò posto e poichè il tracciato per Valcervino ha la fortuna di dare alla futura linea che deve congiungere più direttamente Genova a Torino, un maggior numero di punti intermedi, bene ha fatto l'ing. Peyron a richiamare l'attenzione di cui spetta, sopra tale fatto incontestabile, e meglio ancora ha fatto il Comitato promotore, deliberando nella sua seduta delli 23 scorso mese, di corredare la perizia Peyron di tutti quei dati statistici che valgano a dimostrare quale sia il reddito dei paesi posti lungo il tracciato Valcervino, la loro superficie, la loro popolazione, le imposte che pagano e tutti quegli altri criterii che servono a stabilire come l'utile locale vada congiunto alla produttività della linea. Sotto questo punto di vista pertanto, la scelta non può essere dubbia.

L'ultima considerazione a cui si deve far capo per la risoluzione della controversia fra i due tracciati rivali, è il percorso. È qui che è riposto l'argomento principale per non dir unico, contro il tracciato Valcervino: questo è più lungo di quello per Valboghiona di circa due chilometri e mezzo, laonde, si dice, dovendosi aver riguardo alla brevità del percorso in una linea destinata al commercio interprovinciale ed internazionale, la preferenza deve darsi a Valboghiona. Ci è occorso più volte di dimostrare come tale argomento si riduca a ben poca cosa: le distanze non devono considerarsi in senso assoluto, ma in senso relativo. Perché, quando il maggior percorso è compensato dal maggior commercio della linea, dal maggior numero di luoghi che essa servirebbe, dovrassi tutto sacrificare alla brevità?