

# La Gazzetta d'Acqui

(GIORNALE SETTIMANALE)

**Monitore della Città e del Circondario**

**Abbonamenti** — Anno L. 3 — Semestre L. 2 — Trimestre L. 1.  
**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 — Ringraziamenti necrologici L. 5 — Necrologie L. 1 la linea.  
 Gli abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale — Chi risiede fuori d'Acqui può associarsi presso qualunque Ufficio Postale pagando solo Cent. 20 in più — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.  
**Pagamenti anticipati.**  
 Si accettano corrispondenze purchè firmate. — I manoscritti restano proprietà del giornale. — Le lettere non affrancate si respingono.  
 Ogni Numero cent. 5 — Arretrato 10.

**ORARIO DELLA FERROVIA** — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant - 2,32 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,19 pom.  
 — ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,19 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,24 - 7,8 pom.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 ant. alle 7 pom. per la distribuzione delle lettere raccomandate e pacchi postali, e dalle 9 ant. alle 5 pom. per i vaglia e risparmi.  
 L'UFFICIO TELEGRAFICO sta aperto dalle 7 ant. alle 9 pom. — La BANCA POPOLARE sta aperta dalle ore 8 alle 11 ant. e dal 1 alle 3 pom., giorni feriali.  
 L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE sta aperto nei giorni feriali dalle 9 ant. alle 4 pom. e dalle 9 alle 11 ant. giorni festivi — CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE aperto dalle 9 ant. alle 4 pom., giorni feriali e dalle 9 alle 12, giorni festivi. L'UFFICIO DEL REGISTRO sta aperto dalle 8 alle 12 e dalle 2 alle 5, giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12

## I Provvedimenti Ferroviarii

### E LA GENOVA-ACQUI-ASTI

#### II

Anche il Senato diede la sua approvazione alla legge sui provvedimenti ferroviarii presentata dall'On. Saracco, sicchè oramai si può dire che nessun ostacolo più si frappone alla costruzione delle linee comprese nel progetto di legge e quindi anche della Genova-Acqui-Asti. Rendendo, nel numero scorso, il debito omaggio all'illustre uomo che ideò, formulò, vigorosamente sostenne e fece trionfare la legge mercè cui il grande problema delle costruzioni ferroviarie mosse un passo decisivo verso la sua soluzione, al Senatore Saracco, ci siamo riservati di parlare di ciò che più direttamente interessa le nostre popolazioni, vale a dire della linea Genova-Acqui-Asti, esaminando le modalità della sua costruzione. Sciogliamo oggi la nostra riserva, valendoci a tal dopo della relazione redatta dall'On. Genala per la commissione parlamentare incaricata dell'esame dei provvedimenti ferroviarii, affinché i nostri lettori possano avere un'idea il più possibilmente esatta di quanto riflette la nuova linea, destinata ad arrecare vantaggi non pochi alla città nostra non solo, ma ad una grande parte del nostro Circondario ed alla regione Piemontese.

La ferrovia Genova-Asti trova la sua sanzione nell'art. 2 del disegno di legge della Commissione Parlamentare corrispondente all'articolo 3 del progetto governativo con cui si approva la convenzione stipulata il 21 Giugno 1888 colla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, per la costruzione e l'esercizio di alcune ferrovie fra cui la Genova-Asti. Siccome essa appartiene al novero delle linee di seconda categoria, per le quali si ha il concorso degli enti interessati che, fissato dapprima nel decimo, fu poi ridotto, coll'art. 18 della legge 27 Aprile 1885, n.° 3048 (serie 3.ª) al quarto del decimo stesso, così all'art. 10 del disegno di legge, per determinare la quota di concorso, è indicato il preventivo della spesa per la Genova-Asti in 56 milioni di lire, che salirebbero a 70, ove si eseguisse a doppio binario la grande galleria del Turchino.

La costruzione pertanto e l'esercizio della linea suddetta sono affidati alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, e nella relativa convenzione sono indicate alcune mo-

dalità che è bene riferire. La ferrovia che è indicata in questa guisa: linea da Genova ad Asti per Ovada, Molare, Acqui, Nizza Monferrato ed Agliano avrà una lunghezza di 92,608 metri, e sarà interamente aperta all'esercizio nel termine di otto anni. Questo non impedisce però, ed anzi lo si è espressamente convenuto, che prima di tale termine si aprano all'esercizio alcuni tronchi della linea stessa, ed infatti all'art. 3 della convenzione si stabilì che il tronco Asti-Acqui-Ovada abbia ad essere eseguito ed armato in modo da potere venire aperto con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci in quattro anni, decorribili dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi piani e dei profili di esecuzione. Fra le opere che la nuova ferrovia richiederà, è a notarsi soprattutto il valico dell'Appennino che darà luogo alla grande galleria detta del Turchino, la cui lunghezza stata nel progetto governativo prevista in 9498 metri, fu invece ridotta a metri 7225, essendosi acconsentita dal Governo una pendenza massima allo scoperto del 16 p. mille invece del 15.

I lavori, stando al prospetto che si legge a pag. 72-73 della relazione Genala, incominceranno nel 1889, sicchè ognun vede, come ben poco tempo abbia a trascorrere prima che riceva un principio di esecuzione il progetto verso cui, per anni parecchi, si appuntarono le aspirazioni ed i desiderii delle nostre popolazioni. Nè sono a temersi indugi o lentezze, perocchè l'interesse della Società di aprire presto la linea od i tronchi di essa all'esercizio, affine di percepire l'annualità di cui all'art. 9 della convenzione, e ricavare guadagno dall'esercizio della ferrovia, è garanzia che i lavori saranno condotti innanzi con sollecitudine. Anzi sarebbe stato desiderio della Società di avere facoltà di aprire all'esercizio, prima del termine fissato la linea o i tronchi da eseguirsi, ma la Commissione, giustamente preoccupata dal pensiero di non turbare il concetto armonico del disegno di legge nell'ordine finanziario, propose, e la Camera approvò, che la preventiva apertura non possa essere maggiore di un anno, e debba chiedersene la facoltà al Governo. Ad ogni modo però il tempo fissato è relativamente breve, e si può a buon diritto essere lieti del risultato ottenuto.

Esposti così i dati principali che riflettono l'intera linea, è mestieri intrattenerci di quanto più particolarmente riguarda il tronco che da

Acqui conduce a Nizza Monferrato. A questo proposito, i lettori ricordano la lunga campagna in queste colonne combattuta a pro del tracciato per Valle Cervino. Fin dal giorno in cui apparve possibile e prossima l'esecuzione della Genova-Asti, noi ci schierammo risolutamente per quel tracciato, perchè ci parve e ci pare il più rispondente agli interessi Acquesi, e l'opinione nostra fu confortata da deliberazioni di autorevoli consessi, i quali si fecero a propugnare il tracciato di Valle Cervino a preferenza di quello di Valle Bogliona. Ora che una legge dello Stato ha definitivamente approvato la progettata ferrovia, stabilendo i mezzi finanziari per costruirla e la modalità dell'esecuzione, mercè un'apposita convenzione, è naturale che si chieda quale dei due tracciati sarà seguito dalla nuova linea. A questa domanda ci pare ovvia la risposta: per noi il tracciato scelto è il Cervino, e la convinzione nostra desumiamo dagli argomenti che andremo brevemente esponendo, forniti dalla relazione Genala, dagli allegati che vi sono contenuti, e dalla discussione parlamentare.

Un primo argomento lo fornisce la lunghezza della linea stabilita all'articolo 2 della convenzione colla Mediterranea. Ivi è detto, come abbiamo sopra notato, che la Genova-Asti sarà lunga 92 chil. e 602 metri: ora tale lunghezza è precisamente quella che si ha colla variante Molare e seguendo il tracciato Cervino, se la memoria in tal punto non ci fa difetto.

Inoltre nella relazione Genala (pag. 194), ove si tratta dei progetti da eseguirsi, dopo essersi detto dell'obbligo di seguire i tracciati risultanti dai progetti, si soggiunge: « pur accettando le varianti consigliate dai maggiori studii sul terreno e dai mutamenti di pendenza e di curve per la Rocchetta-Melfi-Potenza, per la Sulmona-Isernia e per la Genova-Acqui-Asti consentiti dall'art. 5 delle rispettive convenzioni ». Queste parole rispondono a quelli che dal limite minimo del raggio delle curve fissato nella convenzione colla Mediterranea per la Genova-Asti, traevano argomento per dire abbandonato il tracciato Cervino, quasi che non si potesse, quando si costruiscono linee, ed ove il miglioramento delle costruzioni e dell'esercizio lo richieggano, uscire dal limite fissato pel raggio delle curve.

Aggiungeremo ancora due argomenti. Il primo è questo: nella più volte citata relazione Genala, là ove si rende conto delle petizioni per de-

finizione di tracciati (pag. 203), si parla specialmente di quelle relative alle linee Sulmona-Isernia e Genova-Asti e si dice che la commissione deliberò dovesse la Camera votare su tale petizione l'ordine del giorno puro e semplice, perchè il Ministro, alle domande della commissione rispose che aveva determinato i tracciati delle due suddette linee in seguito ai pareri del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, valendosi in ciò della facoltà accordatagli dall'art. 21 della legge 29 Luglio 1879, n.° 5002. Ora è noto che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, a voti unanimi, si pronunciò pel tracciato Cervino con deliberazione che, se non andiamo errati, deve essere del 1885.

L'altro argomento lo desumiamo dall'ordine del giorno che la Commissione propose e che fu votato dalla Camera. Esso suona testualmente così: « la Camera confida che il Ministro non accorderà l'approvazione se non a quelle varianti di tracciato che abbiano realmente per effetto di migliorare le condizioni di costruzione e di esercizio delle strade che valgano a non far risorgere questioni già risolte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ». Tale ordine del giorno ha un chiarissimo significato in favore nostro, se si considera quanto abbiamo detto sopra, che cioè, la questione fra i due tracciati fu risolta in favore del Cervino dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Dopo ciò noi non aggiungeremo parola: gli argomenti che abbiamo addotti ci sembrano decisivi; attendiamo ora che la conoscenza che si avrà presto delle determinazioni della Società costruttrice, ci dica che ci apponemmo al vero. Ad ogni modo rallegriamoci ancora una volta che la tanto desiderata ferrovia sia oramai fuori di discussione, e la cittadinanza Acquese, pensando a chi fu a buon diritto chiamato il genio tutelare delle nostre vallate, al Senatore Saracco, lo ponga sempre più in alto nella sua considerazione, dimostri a lui che in questa terra Monferrina i cuori conservano imperituri i ricordi dei benefici ricevuti, e per l'ingegno, lo studio ed il carattere, hanno sempre avuto ed avranno un culto fervente.

ONORANZE A S. E. SARACCO

Appena venne conosciuta in Ovada ed in Cremolino la votazione della Camera sui provvedimenti ferroviarii