

La Gazzetta d'Acqui

GIORNALE SETTIMANALE

Caricamento della Posta

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2 — Trimestre L. 1 — Estero U. P. L. 6.
 Corrispondenti — In quarta pagina Cent. 25 per linea e 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 col mezzo delle cartoline-vaglia che costano cent. 10 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: p. Alessandria 5,5 - 8,16 - 15,24 - 19,34 — Savona 4,50 - 8,12 - 12,18 - 17,26 — Asti 5,28 - 8,25 - 11,25 - 20,11 — Genova 5,53 - 8,12 - 15,26 - 20,29 — Ovada 22,2
ARRIVI: da Alessandria 8,3 - 12,6 - 17,16 - 23,8 — Savona 7,56 - 15,12 - 19,24 — Asti 8,2 - 11,52 - 15,16 - 20,11 - 21,50 — Genova 8,4 - 11,15 - 15,40 - 20,3 — Ovada 5,18.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 alle 19 per l'accettazione delle lettere raccomandate ed assicurate, distribuzione e vendita francobolli - dalle 8 alle 18 per l'accettazione e consegna pacchi postali - Per i Vaglia e risparmi (Cassa) dalle 8 alle 12 e dalle 13 alle 16 giorni feriali, nei giorni festivi dalle 8 alle 12.
 L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 8 alle 21 — L'ESATTORIA dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16 giorni feriali, e dalle 9 alle 12 giorni festivi.
 La BANCA POPOLARE dalle 9 alle 11 1/2 e dalle 12 1/2 alle 15, giorni feriali.
 L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETTUALE nei giorni feriali dalle 9 alle 16 e dalle 9 alle 12 giorni festivi.
 CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE dalle 9 alle 16, giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.
 L'UFFICIO DEL REGISTRO dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 17 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

PER LA Valle Bormida Occidentale

Ho scritto nel numero precedente che la ferrovia di Valle Bormida Occidentale a scartamento ordinario, non può costare meno di 150 mila lire al chilometro. I lettori si persuaderanno facilmente della verità di questa mia affermazione, osservando le seguenti cifre che danno il costo medio chilometrico di varie linee costruite in Piemonte, che sono all'incirca nelle condizioni di quella di valle Bormida. (1)

LINEE	Prezzo medio Kilom. compr. il materiale.
Alessandria-Cavallermaggiore	L. 231.157
Profarello-Chieri	" 216.268
Mondovì-Bastia	" 237.338
Airasca-Cavallermaggiore	" 158.969
Cuneo-Mondovì	" 231.196
Ceva-Ormea	" 413.344
Bricherasio-Barge	" 168.673

Ora è evidente, che affinché l'impresa riesca proficua per la società costruttrice ed esercente, occorre che i proventi ugualino almeno le spese di esercizio e mantenimento, aumentate della somma che rappresenta la quota annua di ammortamento del capitale, le tasse (bollo e registro, ricchezza mobile e tasse di negoziazione delle azioni ecc.) e della somma che rappresenti un interesse, per quanto modico del capitale impiegato nella costruzione.

Per quanto si vogliono fare le ipotesi minime possibile l'ammontare dell'interesse, della quota d'ammortamento, delle tasse non sarà per ogni anno certamente inferiore al 5 per cento del capitale impiegato nella costruzione. Nel caso nostro sono lire 7500 che per ogni chilometro di linea occorre almeno procurarsi per tale primo scopo. Sarebbe forse difficile trovare una società che si accontenti di così poco, ma poniamo per un momento che la si trovi. A queste lire 7500 che ogni anno si devono ricavare per ogni chilometro di linea, occorre aggiungere le spese di esercizio e manutenzione della linea. Tali spese di esercizio e manutenzione per la nostra ferrovia di valle Bormida occidentale, che sarebbe costruita sur un terreno, soggetto ad avvallamenti, a frane, a rotture di argini ad ogni piena, non può assolutamente ritenersi inferiore a lire 6000 a chilometro.

Per dimostrare l'esattezza di una tale cifra basterà che dia alcuni dati (2). Nel 1897 per l'esercizio delle strade ferrate italiane si spese a Chilometro di linea L. 12737,16, l'esercizio delle ferrovie della rete mediterranea costò L. 16660,28 a chilometro. Aggiungo alcuni valori relativi a ferrovie diverse a scartamento normale.

(1) I dati sono tolti dalle seguenti pubblicazioni: Ministero dei Lavori Pubblici - R. Ispettorato generale delle strade ferrate. Relazione sull'esercizio delle strade ferrate nel 1897, Roma tip. Unione Cooperativa 1900.
 (2) V. opera citata.

	Spese annue di eserc. e manutenzione a Km.
Per la linea Torino-Lanzo	L. 11582,80
Ferrovie Nord Milano	" 9482,08
Torino-Settimo-Castellamonte	" 6457,99

Sono adunque 13.500 lire che per ogni chilometro di linea dovrebbe introitare la società all'anno, perchè l'impresa possa dirsi possibile.

Ora quali sarebbero i proventi della linea? I proventi della linea sarebbero costituiti da quello che si ricaverebbe per il trasporto delle merci e dei passeggeri e dal sussidio chilometrico dato dallo Stato. Quest'ultimo può variare, con la legge attuale, fino ad un massimo di L. 5000 a Km. per le linee di grande importanza, e di difficile costruzione: A noi può forse esser dato il massimo sussidio. I proventi della linea, per quanto grandi ipotesi si vogliano fare sulla produttività della regione non passeranno le 5000 lire a Km., forse non raggiungeranno nemmeno questa cifra. Basta infatti confrontare coi proventi di altre linee del Piemonte, o italiane le quali sono all'incirca nelle condizioni di quella che sarebbe la linea della nostra vallata. Do a tale scopo alcune cifre.

LINEA	Proventi medi Km.ci all'anno secondo i dati del 1898 (1)
Brescia-Rezzato-Vobarno	5901
Biella-Cossato-Valle Mosso	4362
Cuneo-Saluzzo-Moretta-Airasca con le diramazioni Saluzzo-Savigliano e Moretta-Cavallermaggiore	4317
Ceva-Ormea	3304
Arezzo-Stia	3176
Tortona-Castellnuovo	2711
Fossano-Mondovì	2222

Ed è ancora da notare che la linea Asti-Acqui-Ovada-Genova, che ora col suo sbocco a Genova ha un reddito elevatissimo, quando era limitata al tronco Asti-Nizza Monf.-Acqui-Ovada non aveva proventi superiori alle 5000 lire a chilometro. (2)

Pertanto ci sarebbe tra entrate ed uscite un deficit di circa 3 mila e 500 lire a Km. per anno, che non varrebbe a colmare il contributo a fondo perduto dei comuni, che è stato voluto per la ferrovia Cortemilia-Bistagno in L. 500 mila.

Di ferrovia adunque a scartamento ordinario non è il caso di parlare se non a queste condizioni:

- 1° Che la costruisca lo Stato: ma ciò non è nemmeno da pensare ora che per più di un ventennio i fondi disponibili sono già impegnati per le ferrovie complementari e per altre opere di alto interesse pubblico.
- 2° La ferrovia può essere ancora possibile, se lo Stato aumenta il sussidio annuo chilometrico. La necessità

(1) Dalla carta figurativa dei prodotti lordi chilometrici delle ferrovie italiane nel 1898 pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici.
 (2) Rossi sulle spese di esercizio e sul coefficiente di esercizio delle strade ferrate italiane, relazione al S. E. al Ministro dei Lavori Pubblici.

di questo aumento sostiene con tutta la forza, che gli viene dall'ardore giovanile, dalla profonda cognizione che ha del problema ferroviario, l'on. Ferraris Maggiorino. A lui che combatte per questo scopo, di cui non è chi non veda l'utilità pratica per i nostri paesi, mandiamo l'augurio che sorrida la vittoria.

Però è a tale scopo necessaria una legge, e finchè questa non c'è e forse è ancora lontana bisogna pensare ad altro.

E poi la ferrovia a scartamento ordinario presenterebbe altri inconvenienti. La necessità di tenerla entro certi limiti di pendenza, di avere raggi di curvatura di ampiezza non inferiore ai 200 o 250 metri, ci obbligherebbe, forse, a tenerla troppo discosta dai paesi. E ciò sarebbe cosa gravissima, e i comuni stessi protesterebbero, ed a ragione. Se ad una ferrovia, che deve soddisfare ad alti interessi, è lecito passar discosto dagli abitati, ognun vede quanto sarebbe dannoso, che ciò facesse una ferrovia di interesse locale.

Queste ragioni si aggiungono a quelle già dette per dimostrare, che, oltre l'impossibilità assoluta di avere la ferrovia a scartamento ordinario, almeno quando non sia modificata la legge, che accorda i sussidi chilometrici, vi è anche la non convenienza a farla.

Nel prossimo numero discuterò il problema della tramvia. Dimostrerò come a me paia non economicamente conveniente il parlare di tramvia elettrica, e a quali condizioni sarebbe possibile la tramvia a vapore.

Discuterò poi il problema della ferrovia a scartamento ridotto, che sarebbe certamente possibile, ma che presenta qualche inconveniente. Dalla discussione di queste varie soluzioni uscirà chiara qual'è la via da seguire. Io mi auguro di riuscire a convincere dell'esattezza delle mie affermazioni; sarei poi lietissimo, se da esse uscisse evidentemente dimostrato qual'è la via, che occorre seguire; e che, se tutti convinti della bontà di essa, riuscissimo col lavoro costante e diretto ad una meta ben definita ad ottenere quel miglioramento della viabilità della valle Bormida occidentale, della necessità del quale siamo tutti persuasi, per raggiungere il quale tutti lavoriamo.

Roma, 9 Gennaio 1902.
 Ing. GIUSEPPE CANONICA.

SOTTOSCRIZIONE
 per la distribuzione delle minestre

Ratto G. B., neg.	L. 5,—
Dellagrisa Giovanni	> 3,—
S. D.	> 1,—
Ottolenghi cav. avv. Giacomo, G. Conciliatore	> 20,—
Zunino avv. Emilio	> 5,—
N. N.	> 1,—
Zambelli Gio. Battista	> 5,—
Bodrero e Arienti, panettieri	> 1,—
Vasini Antonio, lattoniere	> 1,—
Toselli cav. avv. Francesco	> 5,—
Demichelis-Pesce, levatr.	> 1,—
Rapetti avv. Michelangelo	> 2,—

Rinaldi Giuseppe, macellaio	L. 1,50
Cravino Guido, pizzicagnolo	> 2,—
Pastorino Bernardo, chincagliere	> 5,—
N. N.	> 2,—
Ferrero Guido, mercante	> 1,—
Cassone avv. Augusto	> 3,—
Guastavigna Costantino, mercante	> 0,50
Dolermo Francesco	> 1,50
Migliardi Michele, mercante sartò	> 1,50
Cuminatti Giovanni, Orologiaio	> 1,—
Bonziglia Carlo, mercante	> 1,—
Ricci Vittorio, pizzicagnolo	> 0,50
Gondolo Annunziata alberatrice,	> 1,—
L. L.	> 1,—
Bocchino Giovanni	> 1,—
Marenco cav. avv. Giuseppe	> 10,—
Chiappero Carlo	> 0,50
Strada-Poggio Giuseppina, levatr.	> 0,60
Accusani cav. avv. Fabrizio	> 10,—
Sgorlo cav. ing. Paolo	> 10,—
Sburlati Pietro, farmacista	> 10,—
Scovazzi Alberto, neg.	> 2,—
Ferraris Giuseppe, albergatore	> 1,—
Scovazzi Giovanni, panettiere	> 2,—
Mussa Giuseppe, banchiere	> 10,—
Vigo Giacomo, neg.	> 10,—
Benazzi Luigi, neg.	> 2,—
Benazzi Giovanni, albergatore	> 2,—
Benazzi Francesco, colonn.	> 10,—
Benazzi Domenico	> 10,—
Benazzi avv. Arturo	> 10,—
Benazzi Guido	> 10,—
Benazzi Pietro, chirurgo dentista	> 10,—
Levi Bona ved. Ottolenghi	> 10,—
Famiglia Depalmas	> 10,—
Timossi Federico, meccanico	> 10,—
Sala Angelo, pensionato	> 10,—
Vaudano Lucia, levatr.	> 1,—
Barbero Vittorio, panettiere	> 1,—
Scovazzi notaio Vincenzo	> 3,—
Mighone cav. Giacinto	> 5,—
Ottolenghi cav. dottor Ezechia	> 15,—
Chiara geom. Giacomo	> 5,—
Magrassi Michele, Isp. Dem.	> 5,—
Simonazzi Natale Giuseppe Ric. del Registro	> 5,—
C. D.	> 2,—
Baralis prof. Giovanni	> 5,—
Federico Scotti dirett. Banca Pop.	> 15,—
J.-B. Balbi, produttore vini, Strevi	> 5,—

BIBLIOTECA CIRCOLANTE

Domenica scorsa 19 gennaio, ebbe luogo, come era annunciato, la assemblea generale dei soci di questa Istituzione in una sala del Casino Sociale. Il presidente cav. Caffarelli diede lettura del conto consuntivo dell'annata 1901, da cui risulta che contò un attivo di L. 608 si ebbe un passivo di lire 493 con una rimanenza in avanzo di lire 115. Aumentato il numero dei soci, ben avviato il servizio, cessato lo smarrimento dei volumi, la Biblioteca ha certo acquistato ed acquisterà sempre maggiormente il favore della cittadinanza.

Il presidente ringrazia il Comune di Acqui e la Provincia per l'elargizione di lire 40 fatta da ciascuno di questi Enti; ed augura che questa generosità continui ed in modo crescente per l'avvenire. Ringrazia altresì i generosi offerenti di libri, fra i quali il capitano Cordero di Montezemolo, il sig. E. Paredi, il direttore della Gazzetta d'Acqui ed altri concittadini. Da un tributo di plauso al Tesoriere sig. G. Baratta per la sua opera diligente che continua