

# GAZZETTA D'ACQUI

## GIORNALE POLITICO AMMINISTRATIVO

Abbonamento per un trimestre L. 2 anticipate.  
Le corrispondenze devono essere indirizzate alla  
Direzione del Giornale franche di posta, Esse  
non si restituiscono:

I manoscritti restano di proprietà del Giornale.  
Gli abbonamenti si ricevono da BERNARDONE.  
Si accettano corrispondenze, purchè firmate, da  
da ogni parte e preferibilmente dal Circondario.

Le inserzioni costano 25 cent. per linea o spazio.  
Nel corpo del giornale lire una id.  
Un numero separato centesimi cinque.  
I signori Azionisti lo riceveranno gratis.

Tipografia di P. BONGHI.

G. LAVEZZARI Direttore responsabile.

### ANCORA SULLA NUOVA FERROVIA ALESSANDRIA-GENOVA

(Continuazione).

Dopo le considerazioni generali, svolte nel precedente numero di questo giornale, intorno al progetto di nuova ferrovia Alessandria-Genova per le valli della Stura e dell'Orba, vediamo ora le particolarità, e raffrontiamolo coll'altra linea sucursale Genova-Busalla che ad esso si vorrebbe anteporre. — Il progetto che noi sosteniamo fu compilato da un gruppo di valenti ingegneri, guidati da quel marchese Gianotto Cattaneo, che fu onore non solo del patriato genovese, ma precipuamente del ligure Ateneo e delle scienze esatte che egli coltivò con eccellenza d'ingegno e con nobiltà di abnegazione. — Esso non supera la spesa di 22 milioni, ma tocca nel suo tracciato, come accennammo, molti comuni, che della nuova linea ricaverebbero vita e prosperità e quindi non potrebbero ricusare il loro concorso pecuniario; la lunghezza dell'intera linea da Genova ad Alessandria è di 72 chilometri, l'acclività massima è del 16 per mille.

Ben sa chi scrive, che mentre nel 1877 le rappresentanze elettive di Genova inoltravano al governo ed al parlamento vivissime istanze per una succursale alla galleria dei Giovi, il comitato promotore della linea di cui noi trattiamo presentava questo suo progetto ampiamente e esattamente dettagliato all'esame di una commissione municipale genovese; ma partigiani contrasti impedirono che esso venisse preso nella dovuta considerazione; inviato poscia, per mezzo di apposita commissione, al Ministro dei lavori pubblici nel giugno 1878, esso corse rischio di andare smarrito nel burocratico pandemonio delle *pratiche* e degli *incartamenti*; infine un membro del comitato presentava analoga petizione alla camera dei deputati che, nella seduta del 26 giugno 1878, accordatane l'urgenza, lo rinviava alla commissione parlamentare pel disegno di legge delle nuove costruzioni ferroviarie; ma la commissione, travisandone la importanza, collocò questo progetto fra le ferrovie di terza categoria.

Senonchè questo complesso concorde di opposizioni, fatte prima col silenzio poscia coll'impugnare senza conoscenza di causa le risultanze del progetto stesso, non potè nemmeno far sorgere un dubbio sulla bontà intrinseca di esso, sulla utilità indefinita della sua attuazione, bontà e utilità che vennero già riconosciute da quei comuni della località i quali come Ovada, Molare, Cremolino, Rossiglione, Campofreddo ed altri, votarono cospicue somme di concorso; bontà ed utilità che non potrà essere contestata nemmeno dal confronto degli altri progetti, e specialmente di quello della semplice *succursale* alla galleria dei Giovi. — Ed invero considerando le condizioni di quest'ultimo, noi troviamo che per importanza economica e strategica esso sta al nostro come una linea *succursale* ad una *sussidiaria*; che la sua pendenza si mantiene costante del 20 per mille, che il suo percorso sarebbe di soli 14 chilometri senza che tocchi alcun comune di qualche considerazione; che infine la spesa di esso ammonterebbe a ben 15 milioni. — Onde il raffronto solo dei due progetti sui dati che abbiamo esposto, e che sono incontestabilmente esatti.

Non ignoriamo però che il tracciato Genova-Busalla, (e ciò sia detto di passaggio), sarebbe preferito dalla cittadinanza genovese, che in quelle vicine località ha le sue ville, i suoi opificii, i principali suoi interessi industriali ed agricoli, e che da una probabile interruzione della galleria dei Giovi teme conseguenze più gravi per tutta la vecchia linea Genova-Novì; ciò forse spiega le difficoltà e i contrasti che finora incontrò e per malavventura potrebbe ancora trovare in avvenire il progetto di cui ci occupiamo.

Ma chi scrive ritiene che, se è giusto e legittimo per ogni comune o paese il tutelare e propugnare i particolari interessi delle sue popolazioni, non è patriottico posporre quelli maggiori del commercio nazionale, specialmente quando questi sono sussidiati da quelli.

Pertanto, mentre alte influenze si spiegano attive in favore della accennata succursale Genova-Busalla, nonchè di altri progetti, men-

tre il parlamento sta per portare il suo esame sul disegno di legge per un complesso di nuove costruzioni ferroviarie in tutte le parti dello stato, costruzioni che graveranno sul bilancio per lunga serie d'anni, e delle quali alcune presentano molto minore importanza ed utilità che quella da noi propugnata, il comitato promotore della linea *sussidiaria* Genova-Alessandria, persuaso della urgenza di qualche efficace provvedimento, non poteva più a lungo rimanere inoperoso: e opportunamente indicava un'adunanza generale in Genova per il 9 febbraio, invitandovi i rappresentanti di tutti i comuni interessati, e le principali individualità delle due vallate e dell'agro alessandrino.

Questa adunanza si tenne al giorno fissato nel palazzo municipale di Genova, fu presieduta dal presidente del comitato stesso avvocato Edoardo Pizzorni, e riuscì abbastanza numerosa e concludente, quantunque vi si notasse l'assenza (che si spera non sia volontaria astensione) dei rappresentanti di considerevoli comuni quali Castelazzo, Carpeneto, Rivalta Bormida, Silvano d'Orba ed altri, il cui interesse nell'attuazione dell'impresa è maggiore di quanto essi sembrano giudicare.

Assistevano all'adunanza il senatore Saracco quale presidente del Consiglio provinciale di Alessandria, il prefetto Veglio, il Deputato Dossena e l'ingegnere De-Angelis assessori municipali di Alessandria, il cav. Pizzorni sindaco di Rossiglione, il cav. Gandini sindaco di Predosa, il marchese Pinelli sindaco di Tagliolo e i delegati di parecchi comuni del circondario d'Acqui, fra i quali Cremolino che ben conosce ed apprezza l'importanza economica e strategica di questa nuova linea, per la quale con lodevole iniziativa esso ha già stanziato nel suo non prospero bilancio una considerevole somma di concorso. — Non mancarono al convegno le rappresentanze della possidenza e dell'industria nelle persone del marchese Durazzo Pallavicini e del signor Figari.

La discussione fu ordinata e proficua. — Era scopo del comitato di rafforzarsi e completarsi coll'adesione di influenti personaggi