

maggioranza della deputazione ligure e lombarda. E se la battaglia sta per essere vinta, lo si deve non poco all'on. Saracco che vi si pose alla testa, che agì ed operò senza rumore, senza far parlare di sé, ma con tutta la ferrea energia della sua volontà. Quando molti disperavano del successo, dopo che il Governo aveva preferito la succursale per Valle Scrivia; quando altri per mire personali ed elettorali facevano il comodo mestiere di gridare su per i giornali contro il terzo ed il quarto, l'on. Saracco, con un piccolo gruppo di senatori e deputati a lui fidi, lavorava nel silenzio.

Racchiuso in sé e noncurante delle opposizioni personali, egli sgombrava la via degli ostacoli, attiva od abbattiva ad uno ad uno gli interessi contrari alla sua causa, agiva presso gli amici del Governo, della Camera e del Senato con un'abilità ed esperienza parlamentare che non la cedono a quelle dell'on. Depretis, e portandovi tutta la fermezza del suo carattere e tutto il peso dell'autorità incontrastata di cui gode nel Senato e nelle sfere parlamentari italiane.

E ben ne faceva duopo, qualora si consideri come la linea di Stura ed Orba aveva pure avuto le sue disgrazie. La prima si fu che il concetto di questa ferrovia non era ancora maturo, non era ancora penetrato nella coscienza e nell'opinione pubblica nel 1879, quando si votò la legge sulle costruzioni ferroviarie. La seconda disgrazia è più recente e più grave ancora, ed è la nota dell'11 dicembre 1881 del comm. M. Massa, direttore dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia. In essa si dichiara che per ogni 100 carri merci che partono da Genova appena 33 arrivano in Alessandria, e che gli altri 67 si fermano tra Busalla e Novi, oppure sono diretti da Novi su Tortona. Dinanzi a questi dati così precisi e positivi il Governo ed il ministro dei lavori pubblici credettero di dover dare la preferenza ad una linea per Valle Scrivia che facesse capo a Novi, scartando la ferrovia per Ovada che aveva per obiettivo Alessandria ed Asti.

Per tal modo la causa così a lungo propugnata della linea per Stura ed Orba sarebbe caduta per chi sa quanti anni, se un gruppo notevole della deputazione piemontese e ligure, capitanato dal Saracco, non ne avesse rialzate le sorti. E gli impegni per essa fatti in questi ultimi mesi e giorni sono così importanti che vale la pena che io ve ne racconti in una prossima mia, anche perchè possano i vostri lettori giudicare quanti sforzi abbia costato l'assicurare alle nostre provincie il grande beneficio di questa ferrovia.

La Relazione GAGLIARDO SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI

Dobbiamo alla cortesia di egregia persona di poter riportare da questa relazione, che sarà presentata Lunedì al Parlamento, la parte che riflette la ferrovia Genova-Acqui-Asti, e sopra di essa richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori, i quali vedranno come le speranze che noi abbiamo sempre manifestate intorno a questo importante argomento siano prossime a poter essere realizzate, solo che le popolazioni interessate vogliano concorrere per un decimo della spesa, da pagarsi in 20 rate annuali. Ma cediamo la parola all'on. relatore:

Fu lotta feconda, abbiamo detto, quella che ebbe ad oggetto la succursale dei Giovi, e ne sia riprova codesta nuova linea Genova-Ovada-Asti, che ne è figlia e, grazie all'articolo 12 aggiunto dalla Commissione, vedrà, è da sperarsi, fra breve tempo la luce.

Accorciare di 19 chilometri la via fra Genova, i mercati dell'alta valle del Po ed il Cenisio, preparare quella che conduca al valico del Monte Bianco, che sebbene contrastato, sarà uno de' tanti, per

cui le Alpi fra poco non esisteranno più, fra noi e le nazioni limitrofe; che per i soli riguardi militari, ecc. il vero obiettivo commerciale del valico del Turchino.

Da Genova, i cui interessi commerciali collimano, per la sua posizione nel Mediterraneo; con quelli di tutta Italia (egual fortuna sul lato opposto ha Venezia, la regina dell'Adriatico) dovrà partire un giorno, quando le forze economiche della nazione sieno in maggior corrispondenza co'suoi intenti, un fascio di ferrovie, che, intorno alla linea centrale indirizzata al Gottardo, s'irradiino in tutti i sensi e formino una fittissima rete (tutto ciò che può esservi di più intensivo in materia di sistema ferroviario,) su cui e per cui si svolgano il commercio terrestre interno ed esterno ed il marittimo della prima città commerciale del regno: un grande transito, cioè, ed anco quel traffico di deposito consentito ancora dalla evoluzione che, ne' modi del commercio, si sta ora compiendo.

Questo è l'ideale dell'oggi, e, a raggiungerlo, occorre tempo, lo sappiamo; ma forsechè non abbiamo la certezza che a Levante vedremo un giorno Voghera, Milano, Piacenza e la linea Parma-Spezia più direttamente congiunte con Genova? Le prime cure però alla linea centrale, e poi subito all'altra a Ponente che avvicina Genova all'attuale valico alpino della sua frontiera occidentale, ne prepara la comunicazione con quegli avvenire, ed è naturalmente, più d'ogni altra, chiamata a servir di scaricatoio al tronco Genova-Novi, appena manchi a questo non la potenzialità, che sarà grande, ma ne sia reso greve e dispendioso l'esercizio.

Il Governo infatti, nella relazione ministeriale, ebbe a riconoscere che, avendo già il prodotto chilometrico lordo del tronco Genova-Novi raggiunto le lire 110,000, e tutti gli anni aumentando, appena esso prodotto cresca dalle 150 alle 200 mila lire, bisognerà pensare alla divisione dei trasporti, che partano da Genova, con una linea, la quale, per Ovada ed Acqui, conduca ad Asti.

La vostra Commissione si domandò, perchè mai, in presenza dello svolgimento di traffico che è continuo, tenuto conto di quello che il Governo prevede e della conseguente convenienza di dividere i trasporti, considerato il grande vantaggio che deriverebbe al commercio, da una abbreviazione notevolissima di distanza che si otterrebbe fra Genova, Torino ed il Cenisio (lo spazio, in questo caso, è moneta), non converrebbe includere, nella tabella *a* della presente legge la linea anzidetta, e provvedere alla sua sollecita costruzione.

Ma, sentiti i Ministri, e considerando che ogni aggiunta di linea alle tabelle *a* e *b*, come pure ogni passaggio da categoria a categoria sarebbe un perturbamento della economia della legge, che potrebbe aver dannose conseguenze: e riflettendo inoltre che, se, nell'interesse dello Stato, importa che la costruzione di essa linea sia assicurata in un prossimo avvenire, manca un'assoluta necessità di costruzione immediata, la maggioranza della vostra Commissione formulò, previo concerto col Governo, l'articolo 12 del disegno di legge, che incontrerà, spera, la vostra approvazione.

Si stabilisce nel medesimo, che quando il tronco Genova-Novi raggiunga le lire 150,000 di prodotto lordo chilometrico (questo articolo ha riscontro, dalla condizione del prodotto chilometrico infuori, nell'articolo 34 della legge 29 luglio 1879, il quale si riferisce ad una diretta comunicazione ferroviaria fra Napoli e Roma), si provvederà con legge speciale alla costruzione della linea Genova-Asti. Fu opposto che, quando si voglia attendere, per costruire quella linea, che il tronco Genova-Novi raggiunga il prodotto chilometrico dianzi accennato, si dovrà attendere lunga pezza; ma questa obiezione cade, se si ricordi, che il prodotto attuale oltrepassa già le lire 110,000, e si ponga mente alle conseguenze del rapido svolgersi del commercio di Genova colle provincie transappenniniche e con quelle che le dischiude il Gottardo.

Nondimeno volendo, compatibilmente colle esigenze della finanza, aprire agli enti morali interessati la via di avere accelerata la costruzione di codesta linea, la quale, se non di somma urgenza, è però di grandissima utilità pubblica, la vostra Commissione, sempre di concerto col Governo, ha completato l'articolo con un secondo capoverso, per cui si dispone che, dove gli enti interessati concorrano, a fondo perduto, per un decimo nelle spese di costruzione ed armamento, si provvederà senz'altro, e sempre con legge speciale, alla costruzione della linea predetta.

Nessuno per fermo potrà sostenere, che sia questo

un carico sproporzionato alle forze delle quattro provincie interessate, in cui commerci, industrie ed agricoltura mirabilmente si svolgono, e la ricchezza pubblica di continuo aumenta, com'è desiderabile, che aumenti in tutto il nostro paese. Esse, che dimostrano sempre di possedere, in grado eminente, lo spirito della privata iniziativa, sapranno senza fallo sbarcarsi ad un aggravio da cui, in definitiva, ritrarranno indubitato vantaggio.

Duolsi Alessandria, che non a lei, capoluogo della provincia, sia indirizzata questa nuova linea, ma, giunta ad Ovada, sul confluente della Stura e del l'Orba, invece di seguire il corso di quest'ultima pieghi a maestro per raccordarsi ad Asti col tronco Alessandria-Torino; ma la deviazione su Asti è necessaria per conseguire il supremo fine di abbreviare la distanza di Genova a Torino e al Cenisio; e d'altra parte è da confidare che una volta costituito il tronco Genova-Ovada ad Alessandria, riuscirà facile di congiungersi per mezzo di una linea di un percorso di circa 30 chilometri e di un costo che non ecceda i tre milioni di lire.

Del resto, le ferrovie, che interessano il commercio internazionale, hanno dalla positura geografica del paese, da cui partono e da quella degli stati finitimi a cui vanno prestabilito in modo netto e preciso il loro andamento, e se per una ragione qualsiasi, nello scopo di cumulare più obiettivi, si pieghi a destra o sinistra, cessa ogni loro ragione di essere.

E follia, per voler tendere a più fini, non seguirne alcuno. È gran fortuna però se una linea sola ne raggiunge naturalmente più d'uno; e precisamente nel caso nostro, lo scopo che si consegue è duplice, commerciale e strategico, ma è tale solamente quando da Ovada si pieghi per Acqui ed Asti al Cenisio.

Del commerciale abbiamo già detto, dello strategico è superfluo il dire, imperocchè è riconosciuta generalmente la grande utilità di una comunicazione fra il Turchino e la zona d'operazione, da cui si difende l'Apennino Ligure. Si può opporre, che in tal modo fra l'Apennino ed Alessandria, perno della sua difesa, resta una lacuna; ma questa può essere facilmente colmata dalla linea di 4.a categoria, di cui sopra, e poi, nella peggiore ipotesi, non si tratta da Alessandria ad Ovada che di una marcia militare poco più che ordinaria.

Spera dunque la Commissione, che voi tutti, onorevoli colleghi, vorrete riconoscere il proposto andamento della nuova linea come il più vantaggioso per l'economia e la difesa dello Stato.

Egregio Sig. Direttore,

Interesso la S. V. di voler inserire nel pregiato suo giornale d'oggi le poche linee che seguono. E nel ringraziarla mi dico ecc. ecc.

L'involontaria ed innocente dimenticanza che io ho fatto nel mio articolo « *Gli studenti alessandrini in Acqui* » nel non ricordare che a riceverli erano altresì intervenuti pochi scolari delle scuole elementari col loro direttore ed alcuni maestri, mi valse una lettera alla quale e per la sostanza e per la forma io non credo di rispondere, perchè se chi la scrisse non è un insegnante è indegno di rappresentarli, se poi ne fa parte è indegno di appartenervi.

(Segue la firma).

NOTA DEI FORESTIERI

arrivati allo Stabilimento

dal 2 all'8 Giugno 1882.

Conte Alberto Bonasi, Firenze — Signora Brochs, Nice — Cav. Pier Angelo Barberis e Moglie, Torino — Noerbel Giulio, Milano — Garzia Achille, Como — G. B. Bontà Moglie e Cognata, Genova — Quaglia Edoardo e moglie, Torino — Generale Batteu, moglie, bambina e cameriera, Inghilterra — Conte Mirafiore, Torino — Egisto Pacchiani, Prato, Toscana — Gajero Luigia, Torino — Boglietto Giuseppe e moglie, Biella — Ing. Brioschi, Milano — Signora e signorina di Ricqlès, Nice — Gagliani Luigi, Novi — Riva Giacomo, Piacenza — Francone Giovanni, Bianzè — Potiva Carlo, Milano — Barone Saverio d'Isola, Torino — Deime Sacerdote Francesco, Susa — Roncati Flora e figlia, Torino — Due Avv. Giuseppe, Aosta — Signora Vitali, Nice — Geofilo Nicola, moglie e madre, Milano — Garino Comm. Alberto, Torino — Ferrero Emanuele, Genova — Strada Angelo, Milano