

# LA GAZZETTA D'ACQUI

( E GIOVANE ACQUI )

MONITORE DELLA CITTA' E CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il trimestre L. 2, semestre 3 50, anno L. 6 compresi i Supplementi.

INSERZIONI — In quarta pagina cent. 25 per linea o spazio corrispondente.

Nel corpo del giornale L. 1.

Per annunci di lunga durata si fanno patti speciali con ribasso.

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.

## LA FERROVIA GENOVA-ACQUI-ASTI

Ora che l'articolo aggiuntivo proposto dalla Commissione, riguardante la costruzione della linea Genova-Acqui-Asti, è stato votato dalla Camera, e mentre si sta attendendo il voto del Senato che, non vorrà certo essere disforme da quello dato dai Deputati, non sarà, crediamo, inutile riandare brevemente la storia di questa linea, affine di dimostrare quanto difficile sia stato il giungere al risultato a cui ora si è giunti, e quanta riconoscenza quindi si debba a chi lavorò per il conseguimento di tale risultato.

Nella legge 29 luglio 1879 N. 5002, serie seconda, il Governo aveva stabilito tre categorie diverse di ferrovie, quelle da costruirsi a tutte spese dello Stato, quelle da costruirsi dallo Stato col concorso obbligatorio del decimo della spesa da parte delle provincie che ne venissero traversate e quelle infine da costruirsi pure dallo Stato ma col concorso del venti per cento delle spese per parte delle provincie interessate.

Oltre a ciò in detta legge al governo si diede facoltà di costruire 1530 K.m. di ferrovie secondarie, perchè riconosciute importanti e mediante il concorso per parte degli enti interessati di 4 decimi sino alle prime lire 80 mila al K.m. di 3 decimi nelle successive lire 80 mila e di un decimo nella rimanente somma. Le linee della prima categoria furono iscritte nella tabella A, quelle della seconda nella tabella B, e quelle della terza nella tabella C, unite alla legge stessa. Tralasciando di occuparci delle linee contemplate nelle tabelle A e C, ci fermeremo a quelle contemplate nella tabella B. In questa al N. 5 si trova la seguente dizione: *Succursale alla ferrovia dei Giovi.*

Nella discussione seguita in Parlamento intorno a questa legge, si stabilirono gli elementi di lunghezza e di costo (19 Chilometri e 16 milioni di lire) di detta linea, ma si lasciò impregiudicata la questione del tracciato, coll'intendimento però, (come appare dalla relazione presentata dal ministro Baccarini nella seduta del 2 Marzo 1882, pag. 3) che alla denominazione: *Succursale dei Giovi* non si desse altro significato all'infuori del seguente: *accrescere la potenzialità del tratto a pendenze eccezionali in guisa che tutta intiera la linea Genova-Alessandria si trovi in buone condizioni di servizio rispetto ad un traffico anche ragguardevolmente maggiore dell'attuale.*

Determinato che cosa dovesse intendersi per succursale dei Giovi, sorsero, essendo rimasta impregiudicata la questione del tracciato, varii progetti che più o meno si attenevano all'intendimento manifestato dal Governo. Di questi progetti però due si contesero aspramente il campo e furono oggetto di studio di una commissione nominata dal ministro, e poscia oggetto di menzione speciale nella relazione su citata, vale a dire il progetto per Valle Scrivia e quello per Valle Stura ed Orba, il quale, giova notarlo, portava il seguente tracciato: Genova-Ovada-Alessandria. Appare dunque evidente che nè nella tabella B, della legge del 1879, nè in quella del 5 giugno 1881, che fra le altre cose, fissava al Governo un termine di sei mesi per la presentazione delle tabelle di riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2. e di 3. categoria, nè nei progetti di *Succursale ai Giovi*, era contemplata una linea (quella da noi vagheggiata) che da Genova facesse capo ad Asti, passando per Ovada, Acqui e Nizza Monf. L'unica speranza ed anche lontana di costruzione di questa linea, era questa: che costrutta la ferrovia Genova-Ovada-Alessandria, il Governo concedesse i relativi sussidii per una linea di raccordamento, che da Asti facesse capo ad Ovada. In questo caso la linea che tanto interessa la città nostra sarebbe stata sempre una linea secondaria, una linea di raccordamento pensata ed eseguita per ricavare qualche vantaggio dalla costruzione della linea principale, dall'eseguimento quindi della quale doveva necessariamente dipendere.

Tanto è vero questo che ad ottenere tale intento tendevano appunto gli sforzi del comitato promotore di una ferrovia Asti-Nizza-Acqui, il quale comitato propugnava anch'egli con tutte le sue forze la soluzione del problema della succursale dei Giovi nel senso inteso dai fautori di Valle Stura, perchè sapeva che solo costruendo questa si poteva sperare di ottenere la costruzione anche della linea da esso patrocinata, mediante un tronco che mettesse capo ad Ovada. Senonchè allorquando si seppe che Valle Stura, come succursale dei Giovi non avrebbe trionfato (e le ragioni sono ampiamente svolte nella relazione che abbiamo più sopra citata e in un allegato firmato dal Comm. Massa Direttore dell'esercizio delle ferrovie alta Italia) allora, per opera specialmente del Senatore Saracco, si presentò al Governo uno studio di linea da Genova ad Asti per Acqui e Nizza Monferrato, affinchè nella relazione da presentarsi, il Governo stesso se ne occupasse e dicesse almeno il suo parere sull'u-

tilità, sulla convenienza di costruire tale linea. L'intento proposto dal Senatore Saracco fu raggiunto; il Ministro Baccarini nella relazione presentata alla Camera, pur dicendo che la linea Valle Stura ed Orba (cioè Genova-Ovada-Alessandria) dalla cui costruzione avrebbe dovuto dipendere, secondo il primitivo modesto concetto, il tronco di raccordamento Ovada-Acqui-Nizza-Asti, non risolveva il problema della succursale dei Giovi, mentre lo risolveva il tracciato per Valle Scrivia, si occupò del progetto Genova-Asti e lo disse destinato ad essere costruito in prossimo avvenire, quando cioè il prodotto lordo chilometrico della linea Genova-Novi, che già era asceso a lire 110 mila, avesse sorpassato le lire 150 mila. Per mezzo di tale relazione, la nostra linea aveva già fatto un passo importante, perchè si era ottenuto di farla riconoscere implicitamente dal Governo come linea principale e non come linea secondaria, di raccordamento: ma questo non bastava, perchè tutto si sarebbe ridotto ad un semplice apprezzamento ministeriale, consegnato è vero in una relazione avente carattere ufficiale, ma pur sempre apprezzamento, non avendo il ministro nel suo progetto di legge, a cui aveva fatto precedere la relazione più volte citata, inserito alcun articolo che concretasse in una precisa disposizione di legge il concetto della costruzione della nostra linea allorquando si fosse raggiunto nella linea Novi-Genova il prodotto chilometrico di lire 150 mila. Conveniva quindi che un tale concetto od anche altro, la cui conseguenza fosse una più pronta costruzione della ferrovia di cui ci occupiamo, venisse concretato in uno speciale articolo della Commissione incaricata dell'esame del progetto Baccarini, e si fu in tal senso che si operò negli uffici della Camera da varii deputati fra cui il Chiaves ed il Sangiunetti; si fu in tal senso che operò colla sua proverbiale attività e colla sua nota influenza che non è tramontata e che non accenna punto per ora a tramontare, checchè si sia cantato in contrario, il Senatore Saracco. L'intento fu raggiunto, non senza essersi corso pericolo di raggiungerlo, in parte, perchè pareva che la Commissione volesse fermarsi al concetto delle 150 mila lire, (chi abbia validamente contribuito a scongiurare tale pericolo non è difficile ad indovinarsi) ed i due concetti, quello cioè manifestato dal ministro nella sua relazione, e quello della costruzione della linea mediante il concorso del decimo per parte degli enti interessati furono dalla Commissione, per bocca del suo relatore On. Gagliardo, concretati nell'art. 12 che divenne poi 11 nella discussione ed approvazione recentemente fattasene nel Parlamento.