

Abbonamenti — Anno L. 3 — Semestre L. 2
Trimestre L. 1 — Estero U. P. L. 6.

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 — Ringra-
ziamenti necrologici L. 5 — Necrologie L. 1
a linea.

Gli abbonamenti e le inserzioni si ricevono
esclusivamente alla Tipografia del Giornale.

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.

La Gazzetta d'Acqui

(Conto Corrente colla Posta)

GIORNALE SETTIMANALE

ORARIO DELLA FERROVIA

(*) Solo il Lunedì e Martedì.

PARTENZE: p. Alessandria 5,30-8,16-12,5-15,56-18,25 (*)-19,45 — Savona 4,40-8-12,40-17,36-21,8 — Asti 5,23-8,21-11,29-15,51-19,55 — Genova 6-8,5-12,10-16,7-20,40 — Ovada 22,2
ARRIVI: da Alessandria 7,45-12,29-15,43 (*)-17,30-20,58-23,2 — Savona 7,58-11,48-15,48-19,39 — Asti 7,48-11,51-15,51-20,22-21,50 — Genova 7,54-11,12-15,28-19,20-21,35 — 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 7 alle 24. — L'ESATTORIA dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 17 giorni feriali, e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

La BANCA POPOLARE dalle ore 9 alle 11,30 e dalle 12,30 alle 15 giorni feriali. — L'AGENZIA DELLE TASSE dalle ore 8 alle 12 e dalle 14 alle 19, giorni feriali e dalle 8 alle 12, giorni festivi.

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 15 alle 18 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.

CONSORZIO AGRARIO COOPERATIVO dalle 7 alle 12 e dalle 15 alle 18 giorni feriali.

GLI UFFICI COMUNALI dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 18 giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

Il raccordo ferroviario

fra SAN GIUSEPPE-ACQUI e S. STEFANO BELBO

La Camera ha atteso nel corso dell'intera settimana alla discussione del progetto di legge sulle nuove ferrovie, che così direttamente interessa Acqui e le valli del nostro circondario.

Come è noto, su proposta del Governo, accettata dalla Commissione, fu aggiunto al progetto di legge del Ministero un emendamento che stanziava lire 9.000.000 « per la costruzione del raccordo a S. Stefano Belbo fra le linee Bra-Nizza e San Giuseppe-Acqui ».

Il testo preciso del progetto di legge stabilisce dunque due condizioni ben chiare: il raccordo a S. Stefano Belbo; 2° l'innesto in uno o più punti, da determinarsi, della linea San Giuseppe-Acqui. Questo innesto non sarà fissato che dopo gli studi sul terreno: è quindi evidente, che tutte le notizie, che circolano di preferenza per questo o per quel punto sono puramente fantastiche.

Immaginazioni, anche se in buona fede, e nulla più!

Salutiamo quindi con piacere una nuova pubblicazione che l'ing. Francesco Sizia, con valore di tecnico e con affetto di conterraneo, consacra all'importante tema, in un recente numero dell'*Ingegneria ferroviaria*.

L'ing. Sizia a tale proposito così si esprime: « Il raccordo *Ponti-S. Stefano* non offre soltanto una linea pianeggiante fra Torino e San Giuseppe: esso « predispone le cose anche ad un miglioramento delle comunicazioni fra Torino « e Genova, via Acqui, perchè con un brevissimo raccordo fra *Monastero e Bistagno*, si avrebbe una comunicazione « eccellente fra Torino e Genova, sussidiaria « di quella attuale dei Giovi per Alessandria ed Asti ed in sostituzione del percorso Acqui-Nizza-Asti, che ha pendenze « del 14 e del 16 per mille ».

Come si scorge, anche l'ing. Sizia propugna il doppio raccordo:

La Monastero verso Bistagno per Genova.

La Monastero verso Ponti per Savona;

Noi seguiremo quindi con simpatia e con interesse i lavori sul terreno, che soli potranno dare al problema una soluzione definitiva.

Ogni affermazione diversa, al momento attuale, è non solo prematura ma immaginaria ed infondata, tanto è vero che lo stesso Ministro dei LL. PP., on. Bertolini, nella seduta del 12 marzo u. s. affermava che il raccordo « *Monastero-Bistagno*, avrebbe per iscopo di abbreviare le comunicazioni fra Torino e Genova ».

E questo è appunto il vantaggio innegabile che il nuovo raccordo apporta ad Acqui ed al nostro Circondario, perchè esso tende a fare di Acqui il nodo ferroviario centrale di una nuova rete fra la Liguria ed il Piemonte, mediante due linee:

Genova-Acqui-Bistagno-S. Stefano-Bra-Torino;

Genova-Acqui-Bistagno-S. Stefano-Castagnole-Asti-Torino.

Tutte e due queste comunicazioni trantitano per Acqui, Bistagno e Bubbio, e così la nostra valle della Bormida viene a trovarsi sulla direttiva delle due grandi linee: per Torino da un lato; per Asti, Chivasso ed Aosta, verso il Monte Bianco, dall'altro lato.

Basta esporre queste idee per comprendere la ragione del raccordo della linea a S. Stefano Belbo.

L'obbiettivo del nuovo tronco è molteplice: verso Asti, verso Bra e la provincia di Cuneo; verso Torino. Bisognava quindi scegliere sulla Bra-Nizza il punto che meglio rispondesse allo scopo. Per giudizio unanime dei tecnici — a cui ora si aggiunge l'ing. Sizia — esso è S. Stefano Belbo.

Sarebbe infatti del tutto inesatto credere che la scelta di S. Stefano Belbo, come punto di raccordo, sia stata fatta ora, per influenze o ragioni politiche di qualsiasi specie. Tutte queste non sono che vane fiabe. La scelta di S. Stefano Belbo data invece da quattro anni fa!

Nel 1903, il Governo nominò una Commissione, presieduta dal senatore Adamoli, per lo studio del problema ferroviario del porto di Genova. Di questa Commissione non faceva parte nessun altro membro del Parlamento e quindi nessun deputato, nè della provincia di Alessandria, nè della provincia di Cuneo. Essa era composta unicamente di tecnici di alto valore.

La Commissione Adamoli riferì nel 1904 ed a pagina 43 della sua relazione studiò il raccordo Bubbio-S. Stefano Belbo-S. Damiano d'Asti; con doppio allacciamento verso Ponti e verso Bistagno. Quindi la scelta della stazione di S. Stefano Belbo, come punto di raccordo, data dal 1904, ossia da quattro anni fa ed è affatto indipendente dalle circostanze attuali!

Soltanto nessuno sapeva, se e quando il Governo si sarebbe deciso a costruire la linea desiderata, tanto più che esso l'aveva esclusa dal progetto delle nuove costruzioni per favorire invece la direttissima Genova-Tortona. E' quindi una vera fortuna per noi, che il Ministero, dopo tante e così vive insistenze, abbia mutato parere, cosicchè il nuovo raccordo ora è passato in prima linea. Se — come vivamente speriamo — la Camera approverà le proposte del Governo, il tronco sarà costruito colla massima celerità consentita dalle difficoltà del terreno ed in soli tre anni. Nessuna altra linea ha dalla legge condizioni migliori!

All'ultimo momento, furono presentate non poche varianti, fra le quali un raccordo con Canelli.

Noi abbiamo le più vive simpatie con questo operoso Comune della nostra provincia, che ha saputo dare fama in tutto il mondo ai suoi squisiti prodotti. Ma pur troppo, per situazione geografica, Canelli è fuori della direttiva Torino-Genova.

Disgraziatamente il raccordo con Canelli aveva un solo obbiettivo locale: Savona-Asti. Invece il raccordo per S. Stefano, ne ha tre: Savona-Asti, Genova-Torino e Savona-Torino. Perciò il raccordo con Canelli isolava Acqui, Bistagno, Bubbio ecc. dalla nuova direttiva verso Torino e verso Genova.

Meno male per Acqui, che è già collegata a Genova e ad Asti: ma il raccordo per Canelli era un vero disastro soprattutto per Bistagno, Bubbio, ecc., perchè li tagliava fuori dalla direttiva Genova-Bistagno-Monastero-Torino additata dalla Commissione Adamoli.

Infatti, uno degli scopi del nuovo raccordo è di istituire un servizio di treni, in questa direzione: Genova-Ovada-Acqui-Bistagno-Bubbio-S. Stefano-Bra-Torino e viceversa. Perciò qualunque viaggiatore presentandosi, ad esempio, alla stazione di Bistagno o di Bubbio, vi prenderà il biglietto direttamente per Torino o per Genova, dove dovrà arrivare senza neppure cambiare di treno! Sarebbe impossibile sperare per Valle Bormida un beneficio maggiore.

Invece con il raccordo per Canelli — siccome Canelli è pur troppo fuori della direttiva di Genova — il nuovo servizio di transito Genova-Acqui-Bistagno-Bra-Torino non avrebbe più avuto ragione di esistere. E questa sarebbe stata una vera sventura per i nostri Comuni di Valle Bormida, quali Terzo, Bistagno, Monastero, Bubbio, ecc., mentre Acqui perdeva tutto il nuovo transito fra Genova e Torino.

Inutile dire che al nuovo servizio da Genova a Torino — per Acqui-Bistagno-Bra — sarà posto in coincidenza quello da Savona-Spigno per Ponti e Monastero: cosicchè tutti i Comuni collocati da Acqui a S. Giuseppe, senza nessuna distinzione, verranno a godere di tre collegamenti ferroviari:

Verso Acqui-Ovada Genova

» Asti-Chivasso-Aosta

» S. Stefano-Bra-Torino.

Questo è il grande vantaggio del raccordo per S. Stefano, così ingegnosamente studiato dalla Commissione Adamoli nel 1903-904 e che il Governo, finalmente, si è deciso a costruire, cedendo alle vive premure delle regioni interessate da Savona e da Genova a Torino. Anche Canelli ne avrà non pochi benefici, perchè potrà collegarsi all'uscita della galleria di Bubbio. Per parte nostra non possiamo che altamente e vivamente allietarci che lo snodamento di questa rete fra il Piemonte e la Liguria abbia per centro Acqui e la Valle Bormida. A parte tutto l'aumento di treni e di movimento sulle nostre linee, già possiamo tenere in vista due nuovi vantaggi, che sono allo studio:

1. La trazione elettrica Genova-Ovada-Acqui, per cui avremo fra Genova ed Acqui corse frequenti e percorso di poco più di un'ora.

2. L'istituzione di un servizio di treni diretti Genova-Acqui-Bistagno-Bra-Torino e viceversa, dopo costruito il nuovo raccordo.

Questa è la profonda e benefica rinnovazione del servizio ferroviario di Acqui e Circondario che deriverà dalla nuova legge. Ogni patriota saluterà quindi con gioia l'annuncio, che speriamo prossimo, della sua approvazione da parte della Camera.

Questioni ferroviarie

In questo momento l'argomento che interessa, maggiormente in Piemonte, tutte le classi sociali in generale ed in specie i circoli industriali è quello che riguarda il movimento ferroviario, e perciò municipi, società, istituti in genere vivamente si agitano per dare ai mezzi di comunicazione e di trasporto ferroviario un assetto più rispondente ai bisogni attuali in rapporto anche alle altre regioni.

A questo proposito il Circolo Commerciale di Torino si è opportunamente occupato del riordinamento del servizio locale, del servizio ferroviario cioè che da Torino si irradia verso le città che l'attorniano, e colle quali, la capitale del Piemonte, ha importanti rapporti quotidiani.

Abbiamo ricevuto una bella memoria che accompagna un diligente studio comparativo da cui risulta che è fortemente sentito il bisogno di aumentare il numero dei treni locali, e la necessità di migliorarne l'orario, in modo da rendere più facili e più celeri le comunicazioni, e questo miglioramento si potrebbe ottenere con un po' di buona volontà e minima spesa, con effetto immediato.

Non si è inteso finora di presentare dei calcoli e delle proposte concrete, ma solo dimostrare lo stato d'inferiorità del Piemonte, in confronto di altre provincie, e specialmente della Lombardia, nel servizio locale.

I dati esposti nello studio sono stati ricavati dal vigente orario ferroviario. Da uno di questi specchi appare a colpo d'occhio dimostrata la differenza di trattamento fra il Piemonte e la Lombardia, nella quantità dei treni adibiti al servizio locale, per i centri irradiantisi dalle due città, Torino e Milano, dall'altro viene dimostrata anche maggiormente la differenza, poichè fa il confronto fra 20 città delle due regioni, e tutte le piemontesi, rispetto a Torino stanno in fondo allo specchio, con un minimo di tre (Aosta) ed un massimo di sei treni al giorno. Per la Lombardia invece, in partenza da Milano, si va da un minimo di sette treni al giorno fino ad un massimo di trentatré.

Colla differenza, già così viva e stridente, per la quantità dei treni, si manifesta anche più forte al confronto delle velocità chilometriche. Sullo specchio stesso, risultano segnate le velocità singole per ogni treno e per ogni linea, calcolate in base alla velocità del primo treno del mattino (omnibus) e da esse risulta, fatta la media per le venti città prese a confronto, che il servizio fatto al nostro Piemonte è del trenta per cento inferiore a quello fatto in Lombardia: abbiamo cioè Km. 28 2/2 in media per il Piemonte, e Km. 37 9/10 per la Lombardia.

Ora, da questi dati, precisi nella sostanza, si può legittimamente domandare che sia una buona volta, senza scuse, rimediato alla palese, grave, evidente ingiustizia di trattamento, prima, perchè il bisogno è fortemente sentito, poi, perchè abbiamo diritto ad un trattamento non inferiore, dato che non sono inferiori i sacrifici d'imposte che la popolazione piemontese deve sopportare, mentre non è inferiore l'entità degli interessi commerciali ed industriali da servire.

Abbiamo assai volentieri riportato queste giuste osservazioni le quali veggono a interessare tutta la regione piemontese, e volentieri uniamo la nostra voce per eccitare sempre più tutti gli enti interessati ad unirsi nel reclamare anche in questa parte del servizio ferroviario quei miglioramenti che sono di facile attuazione e sono giustificati dal crescente traffico ed insieme dagli elementari principi di giustizia distributiva.