

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. 10 — Necrologie L. 1
 la 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 — Arretrati 10.

La Gazzetta d'Acqui

(Conto Corrente colla Posta)

GIORNALE SETTIMANALE

ORARIO DELLA FERROVIA (*) DIRETTO senza fermate lungo la linea.

PARTENZE: p. Alessandria 6 - 7^o - 7,54 - 12 - 16,5 - 18 - 19,46 — Savona 4,20 - 8 - 12,53 - 17,42 — Asti 5,25 - 8,10 - 11,35 - 16 - 20,15 — Genova - 5,30 - 8,5 - 11,50 - 15,52 - 20,35 — Ovada 21,50
ARRIVI: da Alessandria 7,54 - 9,41 - 12,45 - 15,12 - 17,37 - 20,26 - 22,48 — Savona 7,43 - 11,30 - 15,37 - 19,39 — Asti 7,49 - 11,23 - 15,42 - 20,1 - 21,45 — Genova 7,45 - 11,15 - 15,40 - 19,35 - 22,45 — 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 Vaghi e risparmi (Cassa) dalle 8 alle 12 e dalle 13 alle 16 giorni feriali, nei giorni festivi dalle 8 alle 12. — L'Ufficio Telegrafico e Telefonico dalle 8 alle 24. — L'Esattoria dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16 giorni feriali, e dalle 9 alle 12 giorni festivi. — Il Credito Provinciale dalle ore 9,30 alle 12 e dalle 14 alle 16 — L'Agenzia delle Tasse dalle ore 8 alle 12 e dalle 14 alle 17, 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 14 alle 17 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12. — Consorzio Agrario Cooperativo dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 17 giorni feriali. — Gli Uffici Comunali dalle 8,30 alle 12 e dalle 15 alle 18 giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

LE TERZE CLASSI NEI TRENI DIRETTI

Da uno studio di **MAGGIORINO FERRARIS**

L'ammissione delle terze classi nei treni diretti rappresenta per me uno dei primi ricordi della giovinezza. — Così scrive nella *Nuova Antologia* l'on. Maggioreino Ferraris.

Circa trent'anni or sono ritornavo dagli studi all'estero. In mezzo a molte altre impressioni, due fatti mi avevano particolarmente colpito in Inghilterra, dove soggiornai come allievo dell'eminente e compianto prof. Jevons dell'*University College* di Londra. Fra i ricordi di quel tempo, che più ho presenti al pensiero, primeggiano: il grande benessere diffuso nelle classi popolari grazie alla mitezza od alla abolizione delle imposte sopra i consumi domestici, sale, zucchero, the, caffè, cioccolatte, ecc.: l'intensità dell'esercizio ferroviario, che si compenetrava intimamente con i bisogni delle varie classi sociali e della economia nazionale.

Alcune di queste mie profonde impressioni di un mirabile servizio ferroviario, ho raccolte in un volume, di *Note sulle ferrovie inglesi*, pubblicato nel 1880-81, a cura della Commissione parlamentare di inchiesta (Brioschi - Genala) sull'esercizio delle ferrovie italiane.

L'Inghilterra sentiva in allora gli effetti decisivi di quella grande rivoluzione ferroviaria compiuta, nel 1872-74; da James Allport, direttore generale della Compagnia Midland, colla soppressione della 2^a classe e coll'ammissione delle terze classi in tutti i treni diretti. Volenti o nolenti, le altre grandi Compagnie avevano dovuto seguire la coraggiosa innovazione, almeno circa le terze classi nei treni diretti e i buoni effetti della modesta, ma pratica, riforma sociale si diffondevano nel paese, che oggidì venera l'Allport come uno dei suoi benefattori.

Ho già constatato altra volta che la riforma ebbe in Inghilterra risultati utili per l'economia nazionale, per le popolazioni e per le stesse Società ferroviarie. Il numero ed il prodotto dei viaggiatori di prima e seconda classe sono in profonda diminuzione; ma crebbero talmente il numero ed il prodotto dei viaggiatori di 3^a classe da cambiare interamente la fisionomia del traffico dei passeggeri sulle linee inglesi. Nella Scozia, che pure da sola novera più viaggiatori di tutta l'Italia (110 milioni di viaggiatori in Scozia ed 86 milioni in Italia) le seconde classi furono interamente abolite e non si hanno più che due classi; la prima e la terza. Le terze classi in Inghilterra, un giorno derise e malmenate, oggidì curate e trattate con tutti i riguardi possibili, in vetture belle e corrette e con appositi vagoni ristoranti, vi danno il 95 per cento dei viaggiatori e vi costituiscono la base principale e quasi esclusiva del movimento dei passeggeri.

Oggidì si può in massima dire che di 100 passeggeri sulle ferrovie inglesi, 2 viaggiano in prima classe, 3 viaggiano in seconda classe e 95 se ne vanno tranquillamente in terza classe. In pratica le

secondo classi vanno quasi interamente scomparendo.

Questa evoluzione popolare e sociale del servizio dei viaggiatori dovrà necessariamente compiersi anche in Italia, malgrado la resistenza che ad essa oppongono l'inerzia degli uni e le inveterate e dannose abitudini che ancora prevalgono nell'indirizzo economico dello Stato. Anche in Italia le terze classi hanno finito per imporsi come fatto, e riusciranno senza dubbio a prendere, eziandio in diritto, il posto che loro spetta nell'ordinamento del servizio ferroviario nazionale. Oggidì anche in Italia, le terze classi sono la base del movimento dei passeggeri e come prodotto e numero di viaggiatori superano le altre due classi riunite insieme.

Infatti sopra 100 viaggiatori in Italia, 3 sono di prima classe: 14 di seconda ed 83 di terza. Sopra 100 lire di prodotto, 15 sono date dalla prima classe: 34 dalla seconda e 51 lire dalla terza.

L'ammissione delle terze classi nei treni diretti, fu in Italia ritardata da due cause: la cattiva qualità delle carrozze di terza classe: la loro parziale esclusione dai treni diretti.

Per molti anni le carrozze di terza classe in Italia furono un orrore: basse, scomode, sporche, prive di luce, persino di giorno, a causa dei loro angusti finestrini, quasi buie di notte e senza riscaldamento l'inverno. E' naturale che il pubblico le sfuggisse quanto gli era possibile. Oltre ciò sotto il regime delle convenzioni, dal 1885 al 1905, era molto limitata la loro ammissione nei treni diretti. Nei primi anni parve quasi un'eccezione.

E' contro questo stato di cose che da circa trent'anni sto conducendo in Parlamento e nella stampa una campagna a fine di conseguire la completa ammissione delle terze classi in tutti i treni diretti e direttissimi, senza esclusione e limitazione alcuna. Ed intorno a questa formula, semplice e pratica, devono riunirsi tutti coloro che, al pari di me, sono convinti, che un siffatto progresso è non soltanto un dovere per lo Stato moderno, ma un beneficio per l'economia nazionale e per l'azienda delle ferrovie di Stato.

Nella relazione sulle ferrovie inglesi, nel 1880-81, così scrivevo:

« Si può disputare sull'utilità maggiore o minore di molte riforme, ma questo è par certo: che le nostre ferrovie non dovrebbero esitare più un solo istante ad ammettere le terze classi anche nei treni diretti. Qualora a ciò non le consigliasse la speranza di guadagni, nascerebbe nel legislatore il dovere di intervenire a favore delle classi meno agiate e più numerose. Una tale riforma è perfettamente in armonia col cammino moderno della scienza, che tende a mettere alla portata delle classi meno fortunate le istituzioni economiche più benefiche. Le ferrovie sono un grande servizio pubblico: lo Stato ha non solo il diritto ma anche il dovere, di far sì che il loro

esercizio, entro i limiti concessi dalla finanza, conduca al maggior vantaggio del maggior numero ».

Pochi anni dopo, il modesto provvedimento ebbe un illustre ed autorevole propugnatore nel senatore Saracco, che, relatore al Senato sulle Convenzioni ferroviarie, nel 1885, così si espresse: « Dobbiamo mandare solamente il permesso di aggiungere le nostre alle sollecitazioni venute dall'altra Camera perchè si vegga modo di ammettere i viaggiatori di terza classe al beneficio dei treni diretti. Suona ancora riverito nella vecchia Inghilterra, il nome di James Allport, l'iniziatore della riforma popolare, che fece ammettere in tutti i treni, senza aumentare i prezzi, i viaggiatori di terza classe: e se le statistiche dicono il vero, la riforma, che parve ardua, produsse notevoli vantaggi alle Società esercenti ».

Voce più autorevole non era possibile si levasse in favore del provvedimento invocato. Ma le nostre Compagnie ferroviarie che purtroppo non di rado dimostrano di non aver saputo fare nè il proprio interesse, nè quello del paese, opposero sempre una resistenza sorda all'ammissione delle terze classi nei treni diretti. Nei venti anni delle Convenzioni essa fece lentissimi progressi.

L'esercizio di Stato

Venne infine, col 1905, l'Esercizio di Stato, e con esso rinacquero le nostre speranze. Fu appunto in queste pagine che nel corso di parecchi anni abbiamo condotta una campagna ferma, tenace e vittoriosa per la ricostituzione del servizio ferroviario italiano per opera dello Stato. Fra i nostri obbiettivi vi era pur quello di vedere l'esercizio di Stato ammettere le terze classi in tutti i treni diretti e direttissimi. Si è perciò, che fino dal 16 gennaio 1905 — quasi sei mesi prima che cominciasse l'esercizio di Stato — abbiamo chiesto per la ricostituzione delle ferrovie italiane lo stanziamento di un miliardo, ripartito in dieci esercizi, dal 1905 al 1915. Tale somma, doveva pure servire all'ordinazione di mille carrozze di 3^a classe per treni diretti. « Ma ripetiamo le nostre vive insistenze — così scrivemmo in queste pagine il 16 gennaio 1905 — affinché le nuove vetture di terza classe siano le più belle d'Europa: spaziose, illuminate a luce elettrica, con riscaldamento a vapore, con tende alle finestre e sedili di crine, con ritirata, corridoio, passaggio a mantice e portiere laterali, quali si addicono ad un paese di progresso e di democrazia vera e non soltanto parolaia ».

Ma se le ordinazioni delle nuove vetture di terza classe superarono come quantità le nostre proposte, ancora non le raggiunsero come qualità. Sarebbe semplicemente assurdo negare il grande miglioramento che le nuove vetture a carrelli, di terza classe, rappresentano in confronto di quelle antiche e di ciò esprimiamo al comm. Bianchi tutta la riconoscenza del popolo italiano. Ma è pure innegabile che esse ancora non rispondono non solo al tipo da noi vagheggiato, ma a quelli in uso sulle migliori ferrovie estere. Si tratta di

un materiale, che deve restare in servizio per 30 anni ed il mondo cammina più rapidamente delle nostre menti. Oggi è necessario riprendere in esame i nostri tipi di materiale mobile e progettare nuove carrozze di prima, di seconda, di terza classe, migliorate ed ancora più eleganti di quelle che già attualmente fanno onore all'esercizio di Stato in Italia. E ritorniamo alla nostra antica idea, che occorre un materiale apposito per i treni diretti, specialmente per quelli che viaggiano per lunghe distanze, e segnatamente la notte. Le vetture di prima classe dovrebbero essere con sedili a due piani in guisa da offrire quattro soli posti per compartimento e sdraiati; le carrozze di terza classe occorre siano dotate di modesti cuscini. Tutti i tipi delle vetture attuali devono essere alquanto migliorati soprattutto come qualità e lavoro di tappezzerie e stoffe, specialmente le seconde classi, che sono assai meno belle di quelle estere. È pure necessario accrescere di molto la pulizia e la riverniciatura del materiale-viaggiatori e specialmente delle terze classi. Credo anzi che l'opera più apprezzata che le ferrovie di Stato possano fare in questo momento è di impiantare nelle varie regioni d'Italia, alcuni stabilimenti di verniciatura e farvi passare di continuo le vetture di terza classe, che spesso si presentano con un aspetto, che certo non attira.

I graduali e poderosi miglioramenti introdotti dall'esercizio di Stato nelle ferrovie italiane si appalesano pure nella progressiva ammissione delle terze classi nei treni diretti. Secondo notizie attendibili, la percentuale dei treni diretti e direttissimi con vetture di terza classe è andata successivamente crescendo, nella misura seguente:

Percentuale dei treni diretti con le terze classi in Italia.

Anni 1900 - 45 per cento dei treni diretti
• 1905 - 52
• 1908 - 65
• 1912 - 78

Al 1905, al principio dell'esercizio di Stato, solo una metà dei treni diretti e direttissimi sulle ferrovie italiane ammettevano le terze classi: ora siamo vicini ai quattro quinti. Un piccolo sforzo ancora e usciremo dal pelàgo alla riva!

A noi sembra giunta l'ora di compiere questo passo, e di dare alla gente minuta di nostra Italia un servizio completo e soddisfacente di terze classi, con due provvedimenti successivi:

coll'ammissione rapida e pressochè immediata delle terze classi in tutti i treni diretti e direttissimi;

colla ordinazione in pochi anni di altre mille vetture di terza classe, di tipo perfezionato, con cuscini, in guisa che entrando in servizio a misura che il traffico cresce cancellino persino il ricordo delle vecchie stie del passato.

Dal punto di vista politico sociale l'esclusione delle terze classi dai treni diretti è una vera ingiustizia, a cui è dovere d'ogni cittadino liberale di riparare. L'uguaglianza dei cittadini si deve concepire non soltanto nell'ordine politico e giuridico, ma anche in quello economico, che spesso