

LA GAZZETTA D'ACQUI

E DEL CIRCONDARIO

Abbonamenti: Anno, Semestre, Estero, Unione Postale. L. 12.-, 6.-, 24.-. Neurologi e Ringraziamenti Lire 24 — Diffide e avvisi di vendita Lire 24. PAGAMENTI ANTICIPATI

Esce il Sabato di ogni settimana

OGNI NUMERO: CENTESIMI 20
ARRETRATO: CENTESIMI 30

Abbonamenti e inserzioni presso la DIREZIONE e AMMINISTRAZIONE Tipografia TIRELLI di A. Merinelli - ACQUI. PAGAMENTI ANTICIPATI. Si accettano corrispondenze purché firmate - I manoscritti restano proprietà del giornale - Le lettere non affrancate si respingono.

Perchè l'Italia stenta a risorgere economicamente

La statistica — così scriveva il compianto amico deputato Colajanni — è la maestra dei governi, come la storia è la maestra dei popoli. Invero lo stesso vocabolo indica che la statistica è fatta soprattutto per gli uomini di Stato.

Essi peraltro generalmente poco la curano, ed in ciò fanno malissimo.

Invero le cifre aprono gli occhi più di qualsiasi libro o di qualsiasi discorso.

A comprovare questa verità noi vogliamo, oggi, con poche cifre, all'ingrosso, dimostrare perchè il nostro paese stenta a risorgere economicamente.

Le recenti ricerche c'insegnano che il reddito lordo complessivo di tutti i nostri beni mobiliari ed immobiliari italiani si aggira oggi sui settanta miliardi.

Anteguerra si calcolava sui 20; oggi, coi nuovi valori delle case, è quasi quadruplicato.

In questo reddito entrano per 30 miliardi i terreni (anteguerra si ragguagliava a 7-8) per 10 i fabbricati e per 30 tutti i valori mobiliari (ferrovie, naviglio, banche, titoli, valute, minerali ecc. ecc.).

Ora vediamo quanto di questo reddito lordo sottraggono Stato, provincie e comuni.

Il bilancio dello Stato sappiamo che è di 13 miliardi; quello delle provincie nell'insieme di 2 miliardi e quello dei comuni di tre.

Cosicchè sono, in cifre grosse, 18 miliardi di sottrazione, cioè quasi il 30 0/0 del reddito lordo!

Ma, poichè si può calcolare che il reddito netto sia metà di quello lordo, quello si può adunque ragguagliare a 35 miliardi, di cui Stato, provincie e comuni insieme portano via quasi il 60 0/0.

Orbene questa è — a nostro modo di vedere — la primissima ragione di debolezza del nostro paese, quella principalissima, se non la sola, che rende difficile il nostro risorgimento economico.

Evidentemente Stato, provincie e comuni sottraggono troppo all'agricoltura, all'industria ed al commercio, sicchè essi si tro-

vano in uno stato di depressione, di paura e di avvillimento.

Oggi in Italia non si lavora che per il fisco!

Esso costituisce l'ostacolo principale di qualunque nostro movimento economico ascensionale.

Comprendiamo benissimo i bisogni estremi e gravi dello Stato, delle provincie e dei comuni.

Ma noi crediamo sia un errore massimo quello di gravare all'infinito la mano sui contribuenti.

Come in meccanica così in economia vi hanno i così detti « punti morti » cioè a dire un momento nel quale le forze sovraccariche non reagiscono e tornano piuttosto indietro. Ora noi siamo vicini a questo limite.

È un errore spingere i pesi pubblici fino al punto di arrestare il movimento economico del Paese.

Gli idolatri del bilancio diranno che ad ogni costo esso dev'essere pareggiato, e noi pure ne conveniamo. Ma il pareggio del bilancio non può avvenire a detrimento della vita stessa del Paese.

Quintino Sella riuscì a pareggiare lo squilibrio di mezzo miliardo — allora sembrava una gran cosa! — soltanto nel 1873, cioè dopo vari anni dacchè si erano chiuse le guerre dell'Indipendenza.

Non è presumibile che noi possiamo riuscire a coprire da un anno all'altro lo squilibrio di 5-6 miliardi senza apportare un profondo ed insanabile turbamento nell'economia del Paese!

A parte le economie nell'ordine delle quali dobbiamo arrivare fino all'estremo limite, noi pensiamo che il pareggio del bilancio debba avvenire progressivamente ed automaticamente col-

l'aumento naturale del gettito delle imposte esistenti che già sono troppo onerose ed infinitamente eccessive. Qualunque nuovo rincarimento delle medesime sarebbe oggi delittuoso.

Bisogna lasciare i polmoni più liberi all'agricoltura, all'industria ed al commercio, perchè essi si sviluppino sempre più, sicchè lo Stato trovi nell'incremento del lavoro e del traffico nazionale l'incremento delle imposte per risanare il suo bilancio.

Questa fu la politica seguita da Peel, da Pitt e da Fox che resero il regno Unito — già in grande depressione economica dopo le lunghe guerre colla Francia — il più florido ed il più ricco paese d'Europa.

La politica di strangolare la gallina che cova le uova d'oro fu sempre una politica micidiale e riprovevole.

C. A. CORTINA.

Per la pronta costruzione del raccordo ferroviario PONTI-S. STEFANO BELBO

Pubblichiamo questo studio di un competentissimo in materia e che tratta esaurientemente il problema vitalissimo per gli interessi di Valle Bormida e per cui tanto si adoperarono presso il Governo i Senatori Meggiorino Ferraris, Mariotti, il conte L. Pellati ed altri che furono espressamente interessati per sventare oscure manovre tendenti ad ostacolare l'attuazione del suddetto progetto.

Il raccordo « S. Stefano Belbo-Ponti » della lunghezza di 14 chilometri fu approvato con legge del 12 luglio 1903, n. 444, con la quale fu pure stanziata la relativa spesa di costruzione prevista in nove milioni. Il Governo ordinò nello stesso anno gli studi definitivi estendendoli (giusta la riserva del ministro dei Lavori Pubblici fatta durante la discussione al Parlamento) al doppio innesto della linea di Acqui S. Giuseppe per modo che i treni tendenti a Savona facessero capo a Ponti e quelli tendenti a Genova facessero capo a Bistagno secondo il postulato della Commissione Adamoli, nominata con decreto del 18 marzo 1903 per lo studio delle questioni ferroviarie attinenti al porto di Genova. Ma quando si trattò di mandare in esecuzione il Raccordo e cioè nel luglio del 1910 si fece approvare dal Parlamento un progetto di un solo articolo, in base al quale vennero passati a favore della Fossano-Mondovì-Ceva i nove milioni già assegnati al detto Raccordo (senza neppure nominarlo)

Tale provvedimento, che diede luogo a vive proteste alla Camera ed al Senato, fu in parte corretto con la legge 21 luglio 1911 N. 848 art. 7 con la quale fu stabilito che il raccordo sia costruito dopo ultimata la Fossano-Mondovì-Ceva.

Ma, in seguito all'unanime consentimento della Camera e del Senato nel volere che la spesa per i lavori pubblici debbano essere utili e risolversi in ricchezza che si diffonda nel paese, è logico ed è ragionevole, che non si ritardi l'esecuzione del raccordo, il quale darà un reddito chilometrico pari, se non superiore, a quello delle più importanti linee dello Stato e costituirà uno dei migliori impieghi di capitale da parte dello Stato.

Le principali caratteristiche del raccordo sono le seguenti:

1. Le Ferrovie dello Stato istradano, per esigenze di servizio, una parte notevole delle merci, destinate a Torino ed oltre, provenienti da Savona, per la via di Alessandria, con una maggiore percorrenza di ben km. 48, con un maggior percorso cioè del 23 per cento della lunghezza della linea Savona-Ceva-Torino.

Questo notevole traffico potrebbe essere deviato per Ponti S. Stefano-Alba-Bra, col vantaggio di percorrere 34 km. in meno e di evitare la salita del 14 per mille fra Villanova e Villafranca lunga 10 km. fra Asti e Torino.

2. Il costo del trasporto delle

merci da Savona a Torino per il raccordo sarebbe notevolmente inferiore a quello attuale, sia computandolo per via Ceva che per Alessandria od Acqui-Nizza. In altri termini alle Ferrovie dello Stato, ossia al Governo, costerebbe assai meno il trasporto di una tonnellata di merce da Savona per Torino passandola per Ponti S. Stefano che non per Ceva o per Acqui-Nizza o per Alessandria. Così pure una tonnellata di merce spedita da Genova per Torino costerebbe alle Ferrovie dello Stato assai meno passandola per Acqui-Bistagno-S. Stefano-Alba, che non facendola percorrere la linea per Acqui-Nizza od Alessandria-Asti. E se ciò si può dire per una tonnellata di merce, è evidente che altrettanto possa ripetersi per il trasporto dei viaggiatori.

3. La linea attuale Genova Acqui Asti è di scarsa utilità a motivo delle forti pendenze e contropendenze del 14 e del 16 per mille esistenti tra Acqui-Nizza ed Asti. Col raccordo sopracitato non si incontrano tali forti pendenze e quindi si migliorerà notevolmente il percorso dei treni merci e dei viaggiatori fra Acqui e Torino sia passandoli per Alba, sia passandoli per Castagnole Asti, aumentandosi così la potenzialità della linea di Ovada verso Torino e l'alta valle del Po.

4. La linea Genova Ovada-Acqui col raccordo Bistagno-Ponti-S. Stefano si scosta il meno possibile dalla linea retta congiungente Genova con

Torino, ed in considerazione delle favorevoli condizioni topografiche e geognostiche, qualsiasi futura direttissima Genova-Torino-Modane deve passare per il raccordo.

5. Nella biforcazione del raccordo, fra le attuali stazioni di Ponti e Bistagno esiste un'ampia pianura molto adatta all'impianto di un gran parco di vagoni per il servizio dei porti di Savona e di Genova, nonché per tutto il Monferrato. Altro parco di vagoni di minore capacità si potrebbe ottenere dallo allacciamento del raccordo fra S. Stefano e Caneli per il servizio della locale fiorente industria vinicola. Fra Torino e Genova Savona attualmente abbiamo solo due grandi parchi di concentrazione e di smistamento dei carri, e cioè ad Alessandria ed a Novi (San Bovo). Il parco di Alessandria si trova sulla direttissima Genova Novara-Domodossola e Luino. Il parco di Novi è sulla direttissima Torino-Genova passante per S. Stefano-Ponti Bistagno. Quindi il parco compreso fra queste due ultime stazioni si rende indispensabile per un regolare concentramento di carri merci al servizio dei porti di Genova e di Savona, nonché delle città di Torino, Alba, Bra, Asti e zone attigue.

Da quando esista la ferrovia Alessandria Savona, la stazione di Alessandria, benchè disti 150 Km. da Savona, abbia sempre a fornire i carri occorrenti a quel porto. Tali carri verrebbero prelevati dal parco fra Ponti e Bistagno con immensa economia di materiale rotabile e di spese di trasporto, nonché di servizio.

6. La linea San Giuseppe-Ponti-S. Stefano è tutta in uniforme lieve pendio. Essa non potrebbe avere un profilo migliore per il trasporto dei carri carichi da S. Giuseppe verso le Valli del Belbo, del Tanaro e del Po, nonché per il ritorno dei carri vuoti a S. Giuseppe. Con tale profilo l'utilizzazione dello sforzo di trazione delle locomotive rispetto al carico normale dei treni, è la massima desiderabile. Infatti una locomotiva da treni merci a quattro assi accoppiati può trainare normalmente 40 carri carichi da San Giuseppe a Ponti S. Stefano ed altrettanto ne può restituire vuoti a S. Giuseppe. Nessun tronco delle Ferrovie dello Stato italiano possiede una così insuperabile caratteristica che riduce al minimo possibile le spese di trasporto.

7. Col raccordo notevoli vantaggi verrebbero ad avere la città di Torino e le principali città del Piemonte, ma specialmente Alba che accorcerebbe la sua distanza rispetto a Savona di Km. 32 e rispetto a Genova di Km. 11. Asti accorcerebbe la sua distanza rispetto a Savona di ben Km. 46 passando per Castagnole Bra, e di Km. 15 per la via Nizza Acqui.

8. Per le migliori condizioni altimetriche e planimetriche che si ven-

gono ad ottenere col tracciato Savona-Ponti-S. Stefano-Torino e Genova-Bistagno-S. Stefano-Torino rispetto agli attuali percorsi da Savona via Ceva e da Genova per Torino (via Alessandria o via Acqui-Nizza) si potrebbero istituire treni più celeri degli attuali, riducendo in conseguenza col passaggio per il raccordo di S. Stefano, il tempo e la spesa, che ora s'incontrano sui percorsi da Savona e da Genova per Torino. In sostanza bisogna essere ciechi per non vedere che si ha una ingente congerie di viaggiatori e di merci che si muove dalla Francia, dalla Svizzera, dal Piemonte e dalla Lombardia per Genova Pisa e per Savona-Ventimiglia, facendo percorsi inutili che potrebbero evitarsi col raccordo S. Stefano Belbo-Ponti-Bistagno.

9. Solo il raccordo S. Stefano Belbo-Ponti Bistagno è nella condizione di migliorare contemporaneamente, in modo insuperabile, le comunicazioni di Savona e di Genova con Torino, con l'alta valle del Po, colla Francia, colla Svizzera, coll'Inghilterra, coll'Olanda, col Belgio e con le altre regioni ad ovest dell'Europa. Esso apre altresì una nuova via libera ed efficace da Genova a Torino sollevando i valichi dei Giovi dal contingente di merci dirette al Piemonte, rendendo i così detti valichi più agili al servizio della Lombardia.

10. Il raccordo costituisce il miglior provvedimento che si possa escogitare per ottenere che, con la minima spesa di impianto, si possa ottenere una sensibile riduzione sul costo dei trasporti dei viaggiatori e delle merci da Savona e da Genova verso Torino ed i confini a nord-ovest d'Italia.

Come si potrebbe vedere in una carta topografica, i centri industriali di Milano e Torino sono in linea retta, equidistanti da Genova. Milano già ottenne di abbreviare il percorso verso Genova coi raccordi di Ronco-Arguata ed Arguata-Torona. Altrettanto deve pretendere Torino col raccordo S. Stefano Belbo-Ponti-Bistagno, la cui costruzione fu proposta al Governo fin dal 1903 dalla Commissione Adamoli ed approvata con legge fin dal 1908.

In questi momenti l'esecuzione di detto raccordo costituisce per il Governo il migliore impiego di capitale che si possa immaginare, sia per attenuare la disoccupazione, sia perchè il raccordo, dovendo servire a congiungere due grandi reti ferroviarie già esistenti, verrà ad avere un ricco e proficuo movimento, sia finalmente perchè fra quattro anni i lavori del nuovo porto di Genova saranno completati colla grandiosa costruzione dell'importo di circa 1500 milioni, che permetterà di ottenere uno specchio acque del porto quasi triplicato e quindi occorre non ritardare la costruzione delle opere ferroviarie di accesso ad esso dalla parte di Torino e dell'alto Piemonte.

ORARIO DELLA FERROVIA E AUTOMOBILI	PARTENZE FERROVIA: Alessandria ore 6,12 * - 8,3 - 11,56 - 14,50 * - 20,35 - Savona 4,32 * - 9,32 - 13,41 - 18,44 * - Asti 4,25 * - 8,6 - 13,35 * - 20,45 - Genova 5,45 - 8,5 - 11,55 * - 18,35
	ID. AUTOMOBILI: Ponzone ore 10,30 - 18,30 - Cortemilia 9 - 16 - Fontanile 15 - Maranzana 15,30 - Alice B. 15,30 (solo al martedì) - Carpeneto-Ovada 6,30 - Orsara-Ovada 16,15
ARRIVI FERROVIA: Alessandria ore 9,20 - 11,40 * - 13,35 - 18,30 - 23,35 * - Savona 7,56 * - 11,50 - 20,25 - 22,10 * - Asti 7,55 - 11,35 * - 18,55 - 20,22 * - Genova 7,40 - 11,25 - 14,45 * - 20,30	ID. AUTOMOBILI: Ponzone ora 8 - 14,30 - Cortemilia 7,30 - 15 - Fontanile 10 - Maranzana 9,40 - Alice B. 16 - Carpeneto-Ovada 9,50 - Orsara Ovada 9,40
	I treni segnati con * non si effettuano alla Domenica.