

Omaggio del Comitato

Comitato "PRO SPOTORNO",

„Pro Spotorno“

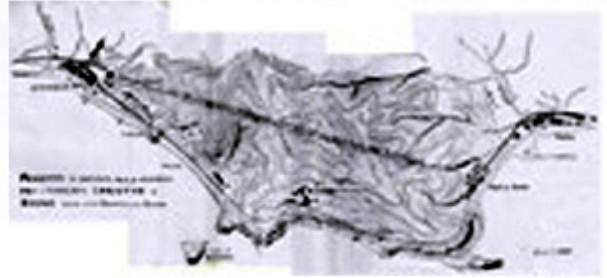
*al caro amico
Ferruccio Aggionini
affettuosamente
il vostro
Pro Spotorno*

SVILUPPO della Stazione
balneare e climatica
di Spotorno.

SPOSTAMENTO verso
monte della linea
ferroviaria.

Spotorno 16 Maggio 1921

Comitato "PRO SPOTORNO",



Clicca sull'immagine per ingrandirla

SVILUPPO della Stazione
balneare e climatica
di Spotorno.

SPOSTAMENTO verso
monte della linea
ferroviaria.



PROGETTO

di spostamento verso monte della linea ferroviaria **Genova-Ventimiglia** nel tratto compreso fra le Stazioni di Spotorno e Vado.

RELAZIONE

Spotorno, questa ridentissima e fiorente stazione balneare, raggiunge nella stagione estiva un grado di affollamento che non potrebbe ormai essere superato senza offendere i più elementari principi del decoro e soprattutto dell'igiene.

Non vi è ormai casa civile o rustica, non vi è vano, anche se sprovvisto dei più modesti mezzi di aereazione, che non alloggi bagnanti nei tre mesi della stagione. La salubrità della regione, la tradizionale cura della popolazione nel predisporre ambienti ripuliti e rimbiancati, la vita in gran parte all'aria aperta sulla meravigliosa spiaggia soleggiata e nelle ombrose pinete, sono i coefficienti che hanno permesso a Spotorno di accumulare migliaia di bagnanti nelle poche abitazioni che il cerchio di ferro rappresentato dalla linea ferroviaria ha consentito di costruire in località adatte per i bagni.

Ma ormai ogni limite ragionevole ed igienicamente ammissibile è raggiunto, anzi diremo, quasi pericolosamente sorpassato.

Spotorno ha bisogno di nuove abitazioni e purtroppo per nuove abitazioni, adatte a scopi balneari, non vi è posto se non si rompe il cerchio di ferro che cinge e strozza il paese, se non si sposta la linea ferroviaria che toglie al suo uso naturale e benefico ben 1800 metri di spiaggia, meravigliosa per purezza di acque e per abbondanza di cocenti sabbie.

Ora questo cerchio di ferro che dovrebbe essere rotto, pare debba essere ribadito, rinforzato, reso irrimediabilmente definitivo colla progettata costruzione del doppio binario fra Genova e Ventimiglia.

Le Ferrovie dello Stato hanno pubblicato il piano di esproprio riguardante tale raddoppio, dal quale si rileva che nel tratto interessante Spotorno, dalla Stazione sino all'imbocco della Galleria di Bergoggi, la linea non sarebbe menomamente deviata; il binario verrebbe quivi raddoppiato mediante allargamento della sede attuale.

È questo un provvedimento che rovina parecchie ville, privandole degli indispensabili e magnifici giardini, ed elimina fino all'ultimo metro quadrato le poche zone pianeggianti ed utili che ancora rimangono a monte della Ferrovia; è un provvedimento che, peggiorando ancora le condizioni attuali, renderà definitiva la inutilizzazione di tutta la magnifica spiaggia che si stende dallo stabilimento Sirio sino alla Galleria di Bergoggi, cioè 1800 metri di spiaggia sabbiosa sui 2500 di cui Spotorno dispone.

L'attuale tracciato non verrebbe abbandonato, per necessità costruttiva, che a partire dall'imbocco della Galleria di Bergoggi. Da questo imbocco sino a Porto Vado le ferrovie costruirebbero una nuova galleria a doppio binario lunga circa 2900 metri, per scostarsi dai pessimi terreni della linea attuale.

La fermata di Bergoggi, impossibile in questa galleria, verrebbe soppressa.

La barriera ferroviaria che soffoca Spotorno verrebbe quindi mantenuta a perpetuo ostacolo di ogni suo sviluppo, nè si potrà opporre che ciò è reso necessario pel mantenimento della fermata di Bergoggi, perchè proprio questa viene dalle ferrovie senz'altro soppressa.

Tale condizione di cose non può essere tollerata dalla popolazione di Spotorno, la quale unanime insorge contro il pericolo che la minaccia, invocando dalle Autorità competenti una più giusta tutela, invocando dalle ferrovie una modifica al tracciato attuale che non tenga conto soltanto delle difficoltà ferroviarie, costruttive e di esercizio nel tratto in Galleria, ma tenga conto anche delle legittime aspirazioni di una popolazione che dalla industria balneare trae l'unico mezzo di vita e di progresso.

Tale tracciato, ne siamo certi, sarebbe stato proposto dalle stesse Ferrovie se a suo tempo fossero state edotte delle necessità locali e della importanza dello sviluppo balneare della regione. *Il Comune non potè svolgere a tale proposito alcuna azione, non avendo conosciuto le intenzioni delle Ferrovie che dalla pubblicazione del piano d'esproprio.*

Lo sviluppo balneare della regione non è necessario soltanto nell'interesse di Spotorno ma anche e forse più ancora nell'interesse dei vicini centri di Savona e di Vado, nonchè del Piemonte che verso quei centri affluisce per i bagni.

Innumerevoli Stabilimenti balneari sono disseminati lungo la spiaggia da Savona a Vado, Stabilimenti tutti che in breve volger d'anni dovranno scomparire, perchè lungo quella spiaggia dovrà sorgere il nuovo grandioso porto di Savona-Vado, già approvato e concesso all'apposito Ente Autonomo.

Altri Stabilimenti balneari si sviluppano lungo le rive della rada di Vado, già pregiudicati dal rapido estendersi in quella zona di importanti industrie chimiche, Stabilimenti balneari che saranno presto eliminati colla creazione nella rada della grande zona industriale, di cui alla domanda di concessione dell'Ing. Negri e colla prossima esecuzione dell'impianto per lo sbarco dei petrolii, già concesso, impianti tutti che in breve volger d'anni saranno integrati da una nuova grande via di civiltà, da una nuova grande fonte di progresso, dal canale navigabile per Torino ed il Lago Maggiore, canale di cui procede lo studio per conto del Consorzio costituitosi fra i Comuni di Savona e di Torino.

Questo nuovo emporio marittimo commerciale ed industriale che rapidamente si affermerà nella zona operosa di Savona-Vado, avrà pur bisogno di nuove spiagge, e soprattutto di nuove spiagge assai vicine, per trasportarvi quegli stabilimenti balneari che gli saranno indispensabili e che non potrebbero consentirsi nelle acque sporche ed infette di un porto.

Verso levante la spiaggia di Albissola sarebbe vicina, ma in pochi anni, col prolungamento del molo frontale del porto di Savona, opera già in corso di costruzione, essa verrà a far parte di un avamposto, e quindi perderà ogni carattere di spiaggia balneare.

Celle è troppo lontana ed in ogni caso è già satura di bagnanti e di case.

Varazze è ormai invasa dalle industrie marittime e va rapidamente perdendo la sua utilizzabilità come spiaggia balneare, ed in ogni caso è troppo lontana.

A ponente non vi è che l'insenatura di Spotorno che presenta i caratteri di immediata vicinanza, di purezza di acque, di ricchezza di sabbie, di meravigliosa bellezza di paesaggio.

Ora le Ferrovie dello Stato non vorranno certo che questo naturale polmone del grandioso nuovo emporio Savona-Vado possa essere definitivamente e irrimediabilmente ostacolato nel suo sviluppo dal baluardo insormontabile della Ferrovia, e non lo vorranno perchè questo baluardo può essere tolto senza maggiore dispendio per lo Stato. Siamo certi anzi, lo ripetiamo, *che l'avrebbero spontaneamente tolto, se fossero state edotte delle aspirazioni e delle necessità di Spotorno, durante gli studi del progetto di massima pel raddoppio.*

Ad ogni modo nulla essendo pregiudicato da lavori in corso, si confida che le proposte di Spotorno saranno ancora benevolmente accolte, proposte di massima s' intende, alle quali l'Amministrazione Ferroviaria potrà apportare tutte quelle varianti che possano conciliare le aspirazioni di Spotorno colle necessità dell'esercizio ferroviario.

Proposta di variante al tracciato della Ferrovia

Si propone:

1.o) — Che in occasione dei lavori di raddoppio del binario, al tracciato attuale compreso tra il torrente Crovetto a Spotorno ed il torrente Segno a Vado, tracciato tutto a curve, pendenze e contro pendenze notevoli, sia sostituito il tracciato rettilineo e piano, indicato in via approssimativa nell'allegata planimetria generale.

2.o) — Che eseguendo tale variante le Ferrovie dello Stato cedano al Comune le aree, site nel territorio del Comune stesso, che verrebbero abbandonate dalla sede ferroviaria, ivi comprese quelle del piazzale interno ed esterno dell'attuale Stazione e relativo scalo merci, e ciò in cambio delle aree, pure in territorio di Spotorno, a levante del torrente Crovetto, occorrenti per la nuova linea, nonchè per la nuova stazione e relativi piazzali interni ed esterni, aree che il Comune si obbligherà di fornire gratuitamente alle Ferrovie dello Stato, nella misura e posizione da queste richiesta e precisata, a loro esclusivo giudizio.

3.o) — Che le Ferrovie dello Stato cedano alla Provincia la sede della linea ferroviaria compresa fra il limite del Comune di Spotorno e Porto-Vado, perchè la Provincia possa farvi transitare la Tramvia elettrica Vado-Spotorno-Noli, già deliberata in prolungamento della esistente Savona-Vado, indispensabile per una più rapida e comoda comunicazione fra Spotorno, Noli, ed il capo luogo, ed ancor più indispensabile a compenso della soppressione della fermata ferroviaria di Bergeggi.

Confronto fra il tracciato ora proposto e quello studiato dalle Ferrovie dello Stato.

Sul tracciato studiato dalle Ferrovie dello Stato, il tracciato ora proposto ha a suo sfavore una maggiore lunghezza di galleria di circa 1 Km.

Per contro ha a suo vantaggio:

1.o) — L'attraversamento di ferreni sicuramente migliori, per la maggiore lontananza dai terreni pessimi delle attuali Gallerie di Bergeggi. Le Ferrovie dello Stato si

scostano già da queste Gallerie, appunto per cercare di allontanarsi dalla grande falla caratterizzata dalle ben note numerose ed indefinite grotte e spaccature. Terreni più sicuri equivalgono a minor costo di costruzione e di esercizio.

2.o) — Il risparmio di 1250 metri sul percorso attuale.

Tale risparmio farà economizzare notevoli somme per l'armamento della linea, per l'equipaggiamento elettrico, per l'impianto del blocco.

Farà economizzare inoltre le spese di esercizio di 1250 metri di linea a doppio binario, che al costo attuale rappresentano, capitalizzate, una somma non indifferente.

3.o) — Il risparmio di tutte le spese di esproprio in territorio di Spotorno, spese che sarebbero in consuntivo molte volte più elevate di quelle offerte col piano di esproprio.

Queste vennero calcolate con coefficienti, che se potevano avvicinarsi ai valori di ante guerra, sono ben lontani dal valore reale, allo stato attuale di svalutamento della moneta.

4.o) — La eliminazione senza alcuna spesa per le Ferrovie di tutti i *cinque passaggi a livello* ora esistenti. Per eliminare due di questi passaggi a livello nell'insenatura delle Moline, le Ferrovie dello Stato si sono obbligate di pagare una somma ingente alla Provincia, perchè questa sposti da monte a mare quasi 1 Km. della sua strada. Questa somma verrebbe risparmiata.

Per eliminare i due passaggi alle fornaci occorrerebbe almeno un sopra passaggio con relative rampe di accesso, opera assai costosa e che si risparmierebbe intieramente.

Per eliminare il passaggio a livello che stabilisce la comunicazione carrozzabile fra il paese e le sue Frazioni a monte, occorrerebbe pure un'opera ingente di quasi impossibile costruzione, senza invadere proprietà di rilevante valore.

Eppure tale passaggio a livello non può più oltre essere tollerato dal comune di Spotorno, tanto più se col raddoppio verrà applicata la trazione elettrica. È un passaggio a livello in piena stazione, sopra tre e forse quattro binari, che, per non essere pericoloso, dovrebbe essere permanentemente chiuso. Il Comune di Spotorno dovrà opporsi in ogni caso e con ogni mezzo al mantenimento di tale passaggio a livello, reclamando che in modo meno incomodo e pericoloso, si provveda alla comunicazione carrozzabile che è indispensabile fra le due parti del paese, e fra questo ed il Comune di Vezzi Portio e la frazione di Tosse.

5.o) — La soppressione di tutte le curve, pendenze e contro pendenze in linea, che si traduce in notevole eco-

nomia di spese di trazione, nonché di spese di manutenzione dell'armamento e del materiale rotabile.

6.o) — La sostituzione di una stazione in rettilineo a quella attuale tutta in curva, con conseguente risparmio di segnali ripetitori, il che si traduce in notevole risparmio di spese di impianto, di manutenzione, di personale e sopra tutto in maggiore sicurezza d'esercizio.

Per le su esposte considerazioni si può con sicurezza affermare che la maggior spesa per la galleria, secondo il tracciato proposto, sarà largamente compensata da altrettante economie sull'impianto e sull'esercizio, accompagnate in più da un notevole miglioramento tecnico del servizio, miglioramento che non può disconoscersi, anche dietro semplice visione del tracciato proposto.

In ogni caso se qualche piccola differenza esistesse ancora a sfavore del tracciato proposto, essa sarà più che mai giustificata dalle prevalenti ragioni di pubblica utilità alle quali questa opera deve soddisfare.

È da tener presente che tutte le opere della proposta variante si possono eseguire senza intralciare menomamente l'esercizio della vecchia linea.

Il fabbricato viaggiatori della attuale stazione è costituito da una indecorosa e cadente baracca in legno. Nulla perderanno le Ferrovie abbandonandolo.

Programma di opere comunali di dipendenza della variante ferroviaria.

Eseguita la variante ferroviaria secondo il piano proposto, il Comune dovrà provvedere alla sistemazione della viabilità nelle zone abbandonate dalla ferrovia, che passeranno in sua proprietà.

Nella insenatura delle Moline verrà trasferita la strada provinciale sull'argine abbandonato dalla ferrovia, che converrà abbassare per allargarlo verso il mare. Su questa nuova sede transiterà la tramvia elettrica nel percorso dalla Galleria di Bergeggi alla Galleria di S. Antonio.

Tutta l'area della strada provinciale e la zona ora inutilizzabile, fra questa e l'argine ferroviario, sarà utilizzata come area fabbricabile, assicurando, con opportune strade trasversali, l'accesso delle proprietà limitrofe alla nuova provinciale.

Sarà interesse di tali proprietà di estendere le trasversali sino alla falda montana, per favorire in questa zona riparatissima lo sviluppo di una stazione climatica invernale.

Dalla piccola Galleria di S. Antonio sino all'attuale stazione, l'area pianeggiante è quasi tutta occupata, per una larghezza notevole, dalla strada provinciale, dalla ferrovia e dalla strada delle fornaci.

Eliminata la ferrovia, converrà mantenere la provinciale rettificandola verso il mare, e migliorandola con marciapiedi ed alberature per ridurla a passeggiata.

Converrà pure mantenere, allargandola e rettificandola nel tracciato e pendenza, la strada delle fornaci, sulla quale, raccordata colla Galleria di S. Antonio, verrà immessa la Tramvia Elettrica fino all'altezza del Palace Hôtel.

Tutta la zona compresa fra la provinciale e la strada delle fornaci verrà riservata a piccoli lotti fabbricabili.

Pure a piccoli lotti fabbricabili verranno riservate le aree del piazzale interno ed esterno dell'attuale stazione.

Alcune strade trasversali separeranno tali lotti ed assicureranno numerose comunicazioni fra la falda montana ed il mare.

La Tramvia Elettrica, di fronte alla Villa dell'Avv. Pescetto devierà in una di queste trasversali, per raccordarsi all'altezza dello stabilimento Sirio colla strada provinciale, che seguirà quindi fino a Noli.

La strada delle fornaci proseguirà, ampliata e livellata, sino al piazzale della nuova stazione a monte della chiesa parrocchiale e di qui, seguendo l'argine della ferrovia, si spingerà per un tratto completamente nuovo sino quasi al torrente Crovetto, per raccordarsi colla provinciale tra le ville Ing. Berninzoni e Rosso, subito dopo il Piano dei Gelsi.

La costruzione di questo nuovo tronco è prevista per avere a monte della parte pianeggiante del paese un'arteria stradale sulla quale potrà essere avviato il traffico pesante, sollevandone la strada provinciale per tutto il tratto che diverrà passeggiata a mare, da S. Antonio al Sirio, e per tutto il tratto traverso l'abitato, dal Sirio al Piano dei Gelsi.

Eliminato così da questi tronchi della provinciale il traffico pesante, diventerà possibile per questi l'adozione di qualche provvedimento diretto a togliere la polvere, quale ad esempio la incatramatura, provvedimento di manutenzione troppo onerosa, qualora fosse mantenuto il transito dei carri e degli autocarri.

Alla comunicazione fra il centro del paese e le borgate a monte si provvederà con sopra passaggio, da costruirsi in corrispondenza alla strada già in costruzione per l'Oratorio dell'Annunziata.

Questo sopra passaggio darà accesso anche al nuovo scalo merci, che verrebbe costruito a monte della linea ferroviaria, fra questa e la strada di Prelo.

Il sopra passaggio verrebbe eseguito in corrispondenza della trincea entro la quale passerebbero i binari della stazione fra le Ville De Franceschini. Esso sarebbe in

ottima posizione per un conveniente raccordo con rampe non ripide, tanto colla strada delle fornaci, quanto colla strada di Prelo e con quella che dall'Oratorio monterà poi al Castello.

La comunicazione con sopra passaggio carrozzabile verrà eseguita se le Ferrovie riterranno opportuno mantenere per la nuova stazione la quota attuale del ferro.

Qualora tale quota, per ragioni ferroviarie o di convenienza costruttiva delle triacce e gallerie, dovesse essere inalzata, si potrà provvedere alla comunicazione mediante sotto passaggio ai binari della ferrovia.

Colla attuazione della variante proposta il comune potrà cedere per la costruzione di nuove abitazioni circa 15000 metri quadrati di terreno in ottima posizione pianeggiante, sempre che naturalmente si provveda in tempo al trasporto già deliberato, e non ancora attuato, del Cimitero.

Per contro il Comune dovrà anticipare i fondi per l'acquisto delle aree occorrenti per l'impianto della nuova stazione e relativi piazzali, e della linea fino all'imbocco della Galleria nella valletta di Neciase.

Oltre ai detti 15000 metri quadrati, saranno suscettibili di sviluppo edilizio i terreni fiancheggianti la nuova strada che verrà aperta in prolungamento di quella delle fornaci, dalla stazione verso il torrente Crovetto, data la loro situazione prossima alla stazione e allo Stabilimento Colombo.

Allo sviluppo edilizio si apriranno poi tutti i terreni della falda montana sopra la strada delle fornaci, e quelli della riparatissima insenatura delle Moline, su una fronte di circa 1800 metri, terreni che certo in breve volgere di anni, verranno popolati di case e di ville, ad inizio di quella futura stazione climatica invernale, che è nei voti della popolazione spotornese.

La tramvia elettrica, non più obbligata alle curve ristrette ed alle eccessive pendenze ed accidentalità della provinciale, potrà sviluppare sul futuro percorso in galleria la massima velocità, riducendo a poco più di dieci minuti il percorso dal centro di Vado al centro di Spotorno.

Questa facile comunicazione darà il massimo impulso al sorgere di una ridente città giardino nelle nostre plaghe, così avvicinate al grandioso emporio marittimo che sta per sorgere fra Vado e Savona.

Le meravigliose grotte di Bergeggi, ora inaccessibili perchè provviste di un unico sbocco nella galleria ferroviaria, servite invece dalla linea tramviaria, diventeranno un centro di attrazione per la numerosa colonia forestiera. Liberata dal fumo delle locomotive, riprenderanno in breve il loro aspetto imponente e pittoresco.

Unanime consenso alla proposta variante

Pochi progetti possono vantarsi, come questo, di aver raccolto l'unanime consenso di una intera popolazione.

La variante ferroviaria proposta accontenta tutti.

Essa provvede all'avvenire, al progresso generale di tutta Spotorno, senza nuocere ad alcuno dei suoi abitanti.

La popolazione di Spotorno, stringendosi unanime intorno alla propria rappresentanza comunale, confida di veder riconosciuta la legittimità delle proprie aspirazioni, confida di veder riconosciuto che dal soddisfacimento di tali aspirazioni, deriverà beneficio ingente anche ai vicini centri di Savona e di Vado, e alla imponente folla di bagnanti del Piemonte e della Lombardia, che a quei centri affluisce, confida infine di veder riconosciuto che la proposta variante non lede nemmeno gli interessi delle Ferrovie dello Stato, anzi li avvantaggia sia dal lato economico che dal lato tecnico.

In ogni caso la popolazione di Spotorno, non divisa su tale argomento da rivalità di partiti o di caste, ma unita, compatta, unanime, nulla trascurerà, tutto oserà per il raggiungimento delle sue legittime aspirazioni, perchè da tale raggiungimento dipendono le sue condizioni di vita e di progresso.

Ing. GIOVANNI CROTTI

Prof. GIUSEPPE VALLEGA



Seduta del Comitato Pro Spotorno

VERBALE

Il giorno 22 Agosto 1920, per iniziativa di un Comitato provvisorio, il Sindaco di Spotorno ha indetto una adunanza nella sala del Consiglio Comunale per discutere sui provvedimenti da adottare allo scopo di impedire che le Ferrovie dello Stato, coll'allargamento della sede ferroviaria per il progettato raddoppio del binario, danneggino il Comune di Spotorno, impedendone lo sviluppo come stazione balneare e climatica.

Sono presenti:

Oddera G. B. - Sindaco, Comm. Angelo Viglienzoni, Calvi Menotti, De Filippi Ernesto, Peluffo Michele, Vallega Carlo, Ing. Enrico Berninzoni, Cav. Mario Pelissero, Siccardi Gio. Batta, Vignola Lorenzo, Ing. Cav. Giovanni Crotti, Rag. Mario De Franceschini, Prof. Cav. Vallega Giuseppe, Cav. Trossarello Luigi, Oddera Stefano.

Hanno aderito:

Avv. Cav. Uff. Giuseppe Segre, Gr. Uff. Edoardo Meregaglia, Comm. Avv. Francesco Berlingeri, Avv. Giulio Pescetto, Enrico Berlingeri, Ernesto Berninzoni, Tito Garzoglio, Toso Cipriano, Brignole Livio, Ing. Giuseppe Cerutti, Cav. Uff. Paolo Terizzani, Dott. Andrea Saccarello, Roberto Berninzoni, Dott. Luigi Bado, Cav. Ernesto Frumento, Avv. Pietro Pendola, Fresco Antonio, Novaro Francesco, Gandullia Giuseppe, Pescetto Gio Batta, Moreno Stefano, Don Baglietto Domenico, Beiso Emanuele, Noè Bartolomeo, Gnecco Pietro, Tiberto Gio. Batta, Bertolotto Giacinto, Giudice Giuseppe, Gorgoglione Vittorio, Basadonne Emilio, Cap. Andrea Bado, Peluffo Giacomo,

Malabava Gio. Batta, Peluffo Giacomo, Rosso Giuseppe, Garrone Carlo, Accame Emanuele, Morisetti Carla, Cav. Francesco Podestà, Sirito Giulio, Isetta Federico, Lottero Gio. Batta, Pittaluga Calisto, Marchesa Albini, Bianchi Giovanni, Cav. Bianchi Ernesto, Anselmo Emanuele, Nattino Giovanni, Ciarlo Nino, Buccelli Carlo, Colonnello Cav. Giordano Austrialiniano, Berninsone Giuseppe, Garroni Avv. Umberto, Carlini Pietro.

Aperta la seduta l'Ing. Crotti legge la relazione allegata al progetto e la svolge e illustra ampiamente.

Iniziata la discussione sul modo di agitare la questione e sul modo di procedere perchè le ferrovie dello Stato rinvercano sulle determinazioni di massima, già prese, prendono la parola diversi oratori fra cui il Comm. Angelo Viglienzoni, l'Ing. Giovanni Crotti, il cav. Mario Pelissero, il cav. Luigi Trossarello, il rag. Mario De Franceschini, tutti portando suggerimenti e consigli pratici, atti ad attuare la bella proposta.

La discussione si concreta nel seguente

ORDINE DEL GIORNO

che viene approvato alla unanimità:

“ L'Assemblea,

“ Considerato che il raddoppio della linea ferroviaria nell'attuale sede, perpetuerebbe, aggravandolo, il danno che Spotorno risente dal cerchio di ferro che impedisce il suo sviluppo come colonia climatica e marina, unica risorsa del paese;

“ Considerato che questa iattura potrebbe essere scongiurata se l'attuale sede ferroviaria nella traversa di Spotorno fosse trasportata più a monte in sede più adatta;

“ Ritenuto che l'Amministrazione ferroviaria provvedendo ad un nuovo tracciato più rettilineo, che dal ponte sul Crovetto entrasse in galleria nella valletta di Neciasse per sboccare a Porto Vado, migliorerebbe di molto il percorso del tratto ferroviario fra Spotorno e Vado per;

" a) soppressione di cinque, cioè di tutti i passaggi a livello:

" b) raccorcio di circa 1250 metri di linea, e quindi diminuzione delle spese d'esercizio che in parte compenserebbero il maggior costo di costruzione, dovuto alla maggior lunghezza della galleria da costruirsi;

" c) miglioramento di sede per il prossimo futuro esercizio elettrico per la soppressione di curve, pendenze, passaggi a livello e specialmente per raddrizzamento in rettilineo dei binari della stazione di Spotorno;

" Ritenuto che l'attuale sede ferroviaria fra Porto Vado e Spotorno potrebbe essere adibita a linea tramviaria invece di quella progettata sulla strada provinciale, con il grandissimo vantaggio di un raccorcimento di percorso, di una più libera trazione, e di un acceleramento notevole delle comunicazioni fra Savona ed il centro balneario di Spotorno;

" Ritenuto che con il tracciato su esposto per la sede ferroviaria, verrebbe ad essere eliminata la divisione fra la parte piana e la parte collinosa del paese, quest'ultima veramente ridente, bella e addattissima per soggiorno anche invernale;

" Considerato che la nuova sede della stazione sarebbe più opportuna perchè più centrale, anche nei rapporti delle borgate Monte, Castello e Prelo.

" Delibera:

" a) di costituirsi in Comitato definitivo permanente per espletare tutte le pratiche necessarie verso le competenti autorità, coll'ausilio valido di tutte le persone interessate e di quelle influenti, amanti del bene del nostro paese;

" b) di invitare l'Amministrazione Comunale:
" A dare tutto il suo appoggio morale e materiale pel bene del Comune;

" A deliberare una protesta contro l'allargamento dell'attuale sede ferroviaria, anche perchè non provvedente ad un cavalcavia che unisca le due parti del paese;

" A deliberare immediatamente l'adesione al tracciato che si propone;

“ Ad offrire all'Amministrazione Ferroviaria le aree
 “ necessarie per la costruzione del nuovo piazzale,
 “ in cambio delle aree che verrebbero ad essere
 “ dimesse dall'Amministrazione Ferroviaria stessa ;

c) “ Di nominare una Commissione Esecutiva
 “ nelle persone dei Signori : „

1. - Gr. Uff. Edoardo Meregaglia
2. - Ing. Cav. Giovanni Crotti
3. - Prof. Cav. Giuseppe Vallega
4. - Sindaco di Spotorno
5. - Ernesto Berninzoni

“ d) di provvedere alla compilazione e stampa
 “ del progetto di massima e relativa relazione, da
 “ inviarsi immediatamente (prima del 15 Settembre
 “ 1920) alle Competenti Autorità.

e) di invitare il Comune a rendersi malevadore
 “ delle spese occorrenti alla C. E. da farsi rimbor-
 “ sare in parte proporzionale dagli enti e persone
 “ più direttamente interessate.

“ f) Di fare opera per illuminare l'opinione
 “ pubblica sul danno dell'allargamento della sede
 “ attuale e sui grandissimi vantaggi del progetto, e
 “ invitarla a dare tutto l'appoggio al Comitato pel
 “ bene di Spotorno „.

Il cav. Trossarello propone che intanto, in attesa
 delle deliberazioni del Consiglio Comunale, si formi
 un fondo per le spese occorrenti immediate.

La proposta viene approvata e iniziata la sotto-
 scrizione fra i presenti, sono offerte dai Sigg.:

Ernesto Defilippi	L. 1000
Comm. Angelo Viglienzoni	„ 2000
Cav. Luigi Trossarello	„ 1000
Rag. Mario De Franceschini	„ 1000

Il sig. Ing. Giovanni Crotti propone che il Co-
 mitato prenda il nome di *Comitato Pro Spotorno*.

La proposta viene accettata all'unanimità.

L'Assemblea designa a presidente della Commis-
 sione Esecutiva l'Ing. Crotti ed a segretario il Prof.
 Vallega.

Viene infine proposta la costituzione di un Co-
 mitato d'Onore. Si delibera di dare incarico alla
 Commissione Esecutiva di proporre i nomi e di in-
 vitare a farne parte gli Onorevoli Senatori e Depu-
 tati della regione.

