

MARCO CASSIN



# La Stazione ferroviaria di Cuneo sull'Altipiano



*Relazione letta al Consiglio Comunale  
di Cuneo il 13 Novembre 1912, nella  
solenne riunione nella quale, auspice  
la Giunta, veniva a voti unanimi de-  
liberata la Cittadinanza Onoraria a  
S. E. Giovanni Giolitti* =====



MARCO CASSIN



# La Stazione ferroviaria di Cuneo sull'Altipiano



*Relazione letta al Consiglio Comunale  
di Cuneo il 13 Novembre 1912, nella  
solenne riunione nella quale, auspice  
la Giunta, veniva a voti unanimi de-  
liberata la Cittadinanza Onoraria a*  
**S. E. Giovanni Giolitti** =====





Ringrazio il Sindaco delle parole gentili colle quali mi ha rivolto l'invito di riassumere brevemente la lunga e laboriosa serie di opere e di sforzi, di studi e di provvedimenti coi quali la grande questione del trasporto della Stazione sull'altipiano è giunta al punto risolutivo ed esecutivo colla solenne manifestazione che il Consiglio si appresta a dare all'artefice dell'opera grandiosa indissolubilmente legata all'avvenire di Cuneo, a Giovanni Giolitti.

Divido la mia relazione in tre periodi:

*Periodo iniziale* - Prima del 1907;

*Periodo di studi* - 1907-1911;

*Periodo risolutivo* - 1912 (cui farà seguito il periodo esecutivo 1913-1915).

∴

Anteriormente al 1907, della Stazione sull'altipiano si discusse ripetute volte in quest'aula e presso le Associazioni economiche cittadine, ma i provvedimenti più importanti consistettero nell'approvazione del Consiglio della proposta della Giunta di un concorso per un progetto che stabilisse la nuova Stazione sull'altipiano della Città, fissando all'uopo due premi — uno di L. 4000 e l'altro di L. 1000 —, la quale deliberazione risale al 14 Maggio 1900. Ad essa altre tennero dietro, e si riferiscono alle conseguenze tecniche di quel concorso, all'assegnazione di uno dei premi — il secondo —, mentre quello di L. 4000 non venne distribuito, alle aree del Piano regolatore da mantenersi libere per il posto dove parve indispensabile dovesse sorgere la Stazione, elementi tutti che valgono a dimostrare come il grave problema sia sempre stato nel

cuore e nella mente degli amministratori di questo Comune, pur non nascondendosi mai le gravissime difficoltà che si opponevano alla sua realizzazione.

Alle libere iniziative cittadine si disegnava però fino dal principio favorevole l'azione del Potere Centrale, ed infatti nel 1903 S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici Francesco Tedesco invitava l'ing. Molinari, Capo del Genio Civile, a far studiare un progetto di grande massima dello spostamento della Stazione, e l'ing. Molinari ne incaricava l'ing. Girard, giunto da poco tempo nella nostra Città, il quale, con la consueta diligenza, sollecitamente conduceva a termine il progetto, talchè veniva dalla Direzione Tecnica Governativa di Cuneo presentato a S. E. il Ministro Tedesco il 20 Gennaio 1904.

Ma gli avvenimenti che diedero forza e più di tutti sollevarono gli animi a bene sperare nella realizzazione del magnifico disegno furono due. Il primo fu la convenzione italo-francese per la costruzione della Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia del 1904, ratificata poi nel 1906, e colla quale veniva stabilito che nel termine di otto anni, e cioè a tutto il 1914, le due linee dovevano essere ultimate. Il secondo avvenimento fu la provvidenziale soppressione dell'esercizio privato delle ferrovie e la sua trasformazione nell'esercizio statale, ed appena ho d'uopo di aggiungere che se la trasformazione ferroviaria avvenne, e se dopo più di un mezzo secolo di speranze e di timori poté essere assicurato il sogno del nostro congiungimento ferroviario con la Liguria occidentale e con la Provenza, se tutte le immani difficoltà e tecniche e militari e finanziarie si poterono superare, questo soprattutto ed unicamente si deve a Giovanni Giolitti.

La nostra Città dovrà essere eternamente riconoscente al grande Statista che la toglieva dall'isolamento ferroviario in cui oggi ancora si trova e la porrà sul percorso di una grande strada internazionale a raccogliere i benefici della ricca plaga in cui essa svolge un forte commercio di esportazione di prodotti agrari.

## 2° Periodo — 1907-1911.

L'esercizio ferroviario di Stato sorgeva nel 1905, in mezzo al più vivo entusiasmo ed alle più calde speranze, specialmente dei centri minori, lontani dalle grandi agglomerazioni, dove avevano sede le Direzioni generali e speciali delle grandi Compagnie, intente solo a curare gli interessi che sentivano a se più vicini e trascuranti le voci

e le esortazioni delle Provincie lontane, dove il ritmo della vita economica batteva più lento e più silenzioso.

L'esercizio di Stato dovette quindi immediatamente preoccuparsi delle gravi deficienze che si riscontravano nei servizi ferroviari della più gran parte delle Stazioni secondarie e non gli sfuggirono le condizioni difficili della nostra Stazione, tanto più che era stato deciso il trasporto del deposito macchine da Moretta a Cuneo e poichè si minacciavano dei provvedimenti di allargamento dello scalo attuale, oltre la strada provinciale di Mondovì, nei prati posti alle falde della Città, sulla riva del Gesso, di fronte al dazio, una prima agitazione si sollevò nella primavera del 1907 contro tale allargamento ed in favore dello studio del progetto di una nuova Stazione sull'altipiano. Si presentarono memoriali al Ministero ed alla Direzione Generale delle Ferrovie, e la voce concorde dei cittadini e delle Istituzioni economiche cittadine ebbe fortuna.

I lavori minacciati furono sospesi ed il 14 Maggio del 1907 un primo convegno veniva tenuto nella nostra Città, nella vecchia sede della Camera di Commercio, presenti oltre al Presidente di questa, il Sindaco d'allora comm. Pirinoli ed il comm. ing. Berrini Direttore Compartimentale delle Ferrovie di Stato, nel quale convegno la Direzione delle Ferrovie prese l'impegno di fare allestire un progetto di massima di Stazione sull'altipiano nell'area già segnata nel nuovo Piano regolatore con relativo allacciamento di tutte le linee attuali.

Tale impegno della Direzione delle Ferrovie costituiva un primo passo indispensabile per la realizzazione del grande disegno.

S. E. Giovanni Giolitti, Presidente del Consiglio dei Ministri, a cui erano state rivolte le più grandi sollecitazioni per lo studio di quel primo progetto di massima, vi aderì non senza aver manifestato il dubbio che il progetto potesse poi realizzarsi, temendosi che esso portasse per la sua esecuzione una spesa di 25 o 30 milioni, spesa che si riteneva eccessiva e forse non proporzionata all'utilità dell'opera: e si deve esclusivamente al grande affetto di Giovanni Giolitti per la nostra Città, che gli aveva dato il battesimo della vita politica, se egli entrò poi decisamente nell'ordine di idee da noi caldeggiate di indurre la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato allo studio del problema, col concorso finanziario del Comune in L. 3000, studio che venne predisposto

nella riunione tenutasi il 16 Ottobre 1907 a Torino, ed alla quale per la Direzione delle Ferrovie era presente il comm. ing. Berrini, per il Comune il nostro Segretario cav. Ballario ed il R. Commissario cav. Bertoldi, e per la Camera di Commercio chi vi parla.

Il progetto venne tosto iniziato e condotto sollecitamente a termine per cura dell'egregio ing. cav. Raffaele Girard, chiamato nel 1905 a dirigere il nuovo ufficio delle costruzioni della Cuneo-Ventimiglia e da quel progetto uscì la consolante constatazione che la spesa per lo spostamento della Stazione non sarebbe stata nè di trenta, nè di venti, nè di quindici milioni, ma che si riduceva a circa dieci milioni.

La constatazione era consolante!

La spesa di dieci milioni, sia pure cospicua in sè, finiva di non essere più considerata eccessiva, dato che con essa non si sarebbe solo provveduto alle esigenze della vita economica di Cuneo, ma a quelle altresì della ferrovia Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza, riparando ad un percorso disastroso e creando un tracciato piano, regolare, indispensabile ad una linea avente carattere internazionale. Tutto quanto faceva sperare che il momento dell'esecuzione totale o parziale dei lavori sarebbe stato prossimo!

Invece dal Marzo 1908 cominciarono delle vere difficoltà non tecniche ma morali e la pratica che pareva avviata ad una sollecita risoluzione, stette per lungo tempo inoperosa, e furono momenti tristi quelli in cui le speranze ravvivate tornarono a temersi deluse. Più di tutto era penosa una opposizione silenziosa, tenace, che si faceva a Roma contro le sacrosante aspirazioni nostre ad un avvenire di vita economica più fattiva, più animata dal soffio di un'economia moderna, industriale. Quella opposizione ci faceva carico di distruggere la floridezza economica degli altri paesi, di allontanarli da noi mercè il più lungo percorso per giungere alla nuova Stazione. Tutto questo richiese del tempo per essere combattuto, domato e vinto. A noi fu facile dimostrare l'opposto di quello che sostenevano gli avversari nostri; noi ponemmo a base delle nostre rivendicazioni il desiderio di non recar danno ad alcuno, di essere più che mai strettamente collegati coi centri vicini, di voler rispettati gli interessi di tutti: ma ciò non valse totalmente a disarmare le opposizioni, tantochè, quando ci fu ritornato il progetto del Piano regolatore dal Ministero dei Lavori Pubblici (e non sono trascorsi che due anni), si giunse

perfino a dichiararci che era inutile tener vincolata l'area della nuova Stazione, tanto era ritenuta impossibile la risoluzione del problema in conformità alle aspirazioni nostre.

La lunga sosta però non fu totalmente pregiudizievole agli interessi di Cuneo, perchè si fu nel lungo periodo parso inoperoso in cui si maturò il convincimento di S. E. il Presidente del Consiglio della opportunità di far studiare l'adattamento del grande viadotto ferroviario sulla Stura alla viabilità ordinaria. Questo concetto era stato assai opportunamente suggerito da preclari cittadini, e cito a titolo d'onore il comm. Fresia, Sindaco della Città. Così a poco per volta si fece strada nel Direttore Generale delle Ferrovie, l'illustre comm. Bianchi, la persuasione della grande utilità del viadotto promiscuo, come prolungamento della strada nazionale Cuneo-Praza, evitando la ripida discesa al dazio e conseguente salita per giungere all'altipiano. Tale persuasione fece sempre maggiore strada, tantochè l'Ufficio Centrale di Costruzioni, presieduto dall'ing. comm. Ovazza, diede ordine alla Sezione di Cuneo di studiare la nuova desideratissima soluzione.

Si giunse così al 1910, l'anno in cui si iniziò l'auspicato periodo favorevole alla conclusione della pratica rimasta fino allora in corso di istruttoria. Infatti per favorire le continue sollecitazioni che gli Enti interessati muovevano a Roma perchè si uscisse dal campo degli studi per entrare in quello pratico della loro esecuzione, la Direzione delle Ferrovie propose uno sdoppiamento dei lavori, nel senso di procedere tosto alla costruzione della nuova Stazione nell'area assegnata dal Piano regolatore, raccordando ad essa le provenienze di Boves e di Mondovì mediante un viadotto sul Gesso e lasciando provvisoriamente immutato l'accesso per le provenienze da Saluzzo e da Torino che avrebbero raggiunta la nuova Stazione salendo attraverso il percorso di Boves al nuovo scalo pel tramite dello stesso viadotto sul Gesso e retrocedendo alla nuova Stazione. Susseguentemente poi, in un congruo periodo di tempo, si sarebbe provveduto alla costruzione del grande viadotto sulla Stura col diretto raccordo, attraverso di esso, delle provenienze di Saluzzo e di Torino. Con questo programma di lavori ripartiti la Direzione Generale chiedeva il contributo finanziario del nostro Comune nella somma di un milione.

L'Amministrazione Comunale prendeva tosto in esame la proposta del Direttore Generale, ed il Sindaco con lodevole sollecitudine provvedeva alla nomina di una Commissione competente per lo studio del progetto e convocava quindi in apposita seduta il Consiglio, il quale il 21 Giugno 1911 votava il contributo di un milione, alle condizioni però che il trasporto della Stazione avesse da essere contemporaneo alla costruzione del viadotto sulla Stura, possibilmente ad uso promiscuo, potendo cioè anche servire alla viabilità ordinaria.

La riunione del 21 Giugno del nostro Consiglio fu veramente memorabile, sia per le bellissime parole pronunciate dal Sindaco, sia per il valore della relazione della Commissione esaminatrice, sia infine per l'unanimità dei voti che riscosse l'approvazione dell'ordine del giorno della Giunta.

La forma e lo spirito della deliberazione consigliare non potevano essere più opportuni, perchè si consentiva senza discussione il concorso del milione, ma nello stesso tempo si affermava il diritto della Città ad un'opera immediatamente completa e non alla divisione in due tempi dell'esecuzione del progetto, il che sarebbe stato assai pregiudizievole per il traffico ferroviario specialmente durante il primo periodo, nel quale per giungere da Torino e da Saluzzo alla nuova Stazione si sarebbe dovuto prolungare il percorso di parecchi chilometri attraverso una linea a montagne russe, e si ribadiva formalmente il concetto del viadotto ad uso promiscuo.

Certamente la solenne deliberazione del nostro Consiglio dovette avere gran peso nella decisione della Direzione Generale, ed infatti tutto lasciava sperare che si fosse assai vicini ad una risoluzione definitiva nel senso da noi caldeggiato. Verso la fine del 1911 si temette bensì per un momento ad una nuova modificazione del tracciato della linea di accesso alla nostra Città con l'ubicazione della nuova Stazione alla sinistra della Stura in regione Cerialdo in prosecuzione della via Pascal, alla quale la nuova Stazione avrebbe dovuto essere allacciata con un grande viadotto; ma una subitanea agitazione nella quale la cittadinanza, tutte le associazioni, la stampa, furono solidali, potè presto aver ragione del nuovo progetto da pochi accarezzato e che la Direzione Generale delle Ferrovie aveva fatto studiare per il risparmio che a lei sarebbe venuto nella spesa dell'esecuzione.

Infatti S. E. il Presidente del Consiglio, al quale gli Enti economici si erano rivolti per allontanare il pericolo che minacciava l'avvenire di Cuneo, immediatamente, con sua lettera 21 Marzo 1912, li assicurava che il progetto esecutivo della nuova Stazione sarebbe stato studiato sulla base della prima idea e cioè con la Stazione sull'altipiano sulla destra della Stura.

Così fu promesso e così fu fatto.

### 3° Periodo — 1912.

Già la lettera di S. E. il Presidente del Consiglio assicurava dell'allestimento del *progetto esecutivo* della nuova Stazione e la frase rassicuratrice non sfuggiva ad alcuno. Undici giorni dopo il Senato votava a scrutinio segreto il disegno di legge per maggiori stanziamenti sul Bilancio dei Lavori Pubblici nel quale, fra le spese della Cuneo-Ventimiglia, era contemplato pure il fabbisogno per lo spostamento sull'altipiano della nostra Stazione e S. E. il Presidente del Consiglio si affrettava a darne comunicazione con un telegramma al Commissario Regio cav. Cerboni.

La vitale questione era dunque sulla via della più sicura attuazione; la cittadinanza apprese con giubilo la lieta notizia e ne seguì quella magnifica, indimenticabile dimostrazione di affetto reverente e di devozione a S. E. il Presidente del Consiglio e la quale è ancora oggi nella mente di tutti.

Intanto veniva comunicato il progetto definitivo stato definitivamente allestito dalla locale Sezione delle costruzioni.

Nel suddetto progetto le linee provenienti da Torino e da Saluzzo, la prima a circa Km. 2,7 prima del ponte attuale sulla Stura, e la seconda a circa Km. 1,8 dal ponte stesso, saranno deviate a destra per unirsi in un punto in precedenza alla strada provinciale Cuneo-Saluzzo la quale verrà attraversata mediante sotto-via a circa metri 600 dal bivio della strada provinciale per Torino.

Poco dopo attraversata la strada provinciale Cuneo-Saluzzo verrà impiantata una nuova stazione viaggiatori (Madonna dell'Olmo) alla quale farà capo all'estremo verso Torino e Saluzzo una breve linea di raccordo verso la Stazione attuale.

Questa nuova Stazione è stata una geniale idea dell'illustre Senatore Riberi il quale, facendosi eco degli interessi di tutta la regione alla quale importava di evitare il danno non indifferente del maggior percorso chilometrico sia per le persone che per le merci di salire all'altipiano per poi ridiscendere per ritornare alla Stazione attuale di diramazione verso Mondovì e Borgo San Dalmazzo per Boves, prese l'iniziativa di provvedimenti i quali ebbero tutto il nostro appoggio e trovarono il maggior favore presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

Con tali proposte venne soppressa la costruzione del viadotto sul torrente Gesso, la linea ferroviaria potrà quindi proseguire direttamente verso Borgo San Dalmazzo dalla Stazione di Cuneo con tracciato piano e regolare e la nuova Stazione di Madonna dell'Olmo avrà appunto lo scopo di favorire il transito delle persone e delle merci dirette alle destinazioni facenti capo alla Stazione attuale e per le quali sarebbe una inutile perdita di tempo e di danaro il salire alla nuova Stazione sull'altipiano.

Le linee Torino e Saluzzo, riunite, nel punto estremo prima di accedere alla Stazione di Madonna dell'Olmo, in una sola a doppio binario, continueranno verso la Stura attraversandola, mediante un viadotto a due binari, costituito da ventisei arcate, che sulla sponda destra farà capo sulla nuova Stazione sull'altipiano. Tale Stazione verrà costruita con tutti gli impianti necessari per soddisfare alle esigenze delle linee affluenti ed a quelle commerciali ed industriali della Città adattandosi un dispositivo in massima corrispondente a quello del progetto del 1908.

All'estremo superiore della nuova Stazione la nuova linea si distaccherà volgendo a sinistra con una lunga curva, sottopassando l'altipiano con una galleria di circa 1200 metri, la quale avrà lo sbocco superiore poco oltre la strada nazionale di Valle Stura, il cui attraversamento non sarà in alcun modo impegnato dalla ferrovia.

Il tratto successivo si troverà all'aperto e, volgendo a destra, si accosterà alla sponda sinistra del torrente Gesso, sulla quale con lungo rettilineo, procederà ad innestarsi all'attuale linea Boves-Borgo San Dalmazzo alla distanza di metri 1400 da quest'ultima Stazione.

L'andamento altimetrico della linea venne studiato in modo da soddisfare le esigenze ferroviarie ed evitare gli attraversamenti a livello delle strade principali che

costituiscono una così grave soggezione per la circolazione ferroviaria e per il transito ordinario.

Inoltre il grande viadotto sulla Stura sarà costruito in modo da servire, con una soprastruttura in cemento armato, al passaggio della strada nazionale Cuneo-Prazzo con allacciamento a quella per Saluzzo. La strada nazionale, con un breve ramo, indipendente, in separato viadotto, farà capo al Rondò di Stura di fronte allo sbocco del Corso Umberto I.

La nuova Stazione dal canto suo verrà disposta lungo la sponda destra della Stura, verso la quale il piazzale sarà aperto coll'asse del fabbricato viaggiatori disposto sull'asse della seconda strada a Sud del gran Corso trasversale, previsto dal Piano regolatore della Città.

Coll'attuazione del progetto, le linee di Torino e di Saluzzo faranno capo per il grande viadotto alla nuova Stazione, dalla quale poi il movimento dei treni procederà direttamente verso Borgo San Dalmazzo e Ventimiglia.

La Stazione attuale, cogli impianti che la costituiscono, verrà conservata per il servizio delle merci degli stabilimenti industriali che si trovano nella zona bassa alla confluenza dei due torrenti, nonchè per il servizio dei treni viaggiatori della ferrovia per Mondovì e dei treni locali, che dovranno ancora circolare fra Cuneo e Borgo San Dalmazzo transitando per Boves. Il servizio dei viaggiatori si allaccerà a quello delle linee per Torino e per Saluzzo mediante piccole tradotte sul breve raccordo progettato a sinistra della Stura facendo capo alla Stazione della Madonna dell'Olmo al bivio delle due linee suddette.

∴

Il progetto così come è stato studiato rappresenta, come ben disse S. E. Sacchi a Dronero il 13 Ottobre, un mirabile ardimento dell'ingegneria italiana. Certamente il viadotto come quello progettato, costituisce un'opera grandiosa, gigantesca, come in Italia finora altra non vi ha che la eguagli.

A tutto è stato provveduto, tutti gli interessi legittimi della parte alta e bassa della Città e dei paesi a noi vicini e che costituiscono degli elementi preziosi di ricchezza dei nostri mercati, sono stati scrupolosamente rispettati.

La Stazione attuale viene conservata in modo da rappresentare una Stazione succursale di facile accesso a chi avrà maggior comodo di approfittarne, non solo, ma è prevista la già rammentata Stazione della Madonna dell'Olmo.

Questa nuova Stazione sarà fornita degli impianti necessari che consentiranno al viaggiatore, il quale non intende di raggiungere il nuovo scalo ma sarà diretto alla parte bassa della Città ed ai paesi posti sulle attuali linee verso Mondovi e verso Borgo San Dalmazzo, di valersi delle coincidenze che ivi lo condurranno.

E quanto ai bagagli e alle merci, sia a grande che a piccola velocità, ivi diretti, tutto sarà disposto con una opportuna organizzazione del servizio in modo, che i bagagli verranno scaricati alla fermata dei treni per proseguire coi viaggiatori a destino, e quanto alle merci, se a vagone completo, saranno avviate sul binario di raccordo coll'attuale Stazione e qui condotte, se a spezzature, raccolte nelle varie Stazioni delle linee fra Torino, Saluzzo e Cuneo, verranno caricate su un carro a ciò destinato che transitando alla Stazione della Madonna dell'Olmo, scenderà all'attuale Stazione.

In questa, mentre verranno scaricate le merci destinate alla parte bassa della Città, verranno rispediti le rimanenti nel modo più celere, secondo la loro destinazione e viceversa.

Il voto del nostro Consiglio Comunale del 21 Giugno 1911, quindi, non poteva avere più completo, più sicuro esaudimento.

Dirò di più: tutto fu concesso quello che fu chiesto, non solo, ma furono concessi altri vantaggi non reclamati, perchè non una sola Stazione nuova sarà costruita, ma sarà costruita ancora la Stazione di Madonna dell'Olmo, ma sarà rettificato il percorso correndo questo ininterrottamente a Borgo San Dalmazzo, ed il desiderio del Consiglio per il viadotto promiscuo che non potè costituire una condizione *sine qua non* per il concorso del milione è diventato una consolante realtà.

Tutte le popolazioni comunali d'oltre Stura, i paesi di Vignolo, Cervasca, Bernezzo, Caraglio e la Città di Dronero e tutte le Valli affluenti saranno a noi avvicinate in un

modo così rilevante e l'accesso alla parte alta della Città, ora così difficile per i carreggi, diventerà così facile e piano da costituire, anche perchè saranno consentiti nuovi facili collegamenti tramviari e ferroviari, un poderoso efficace incremento del movimento agrario, commerciale, industriale, facente capo a Cuneo nostra.

Si apre alla nostra Città un orizzonte nuovo, una vita nuova, la nostra Città avrà dall'opera grandiosa una nuova rinascita colla quale la vita industriale che le era finora preclusa, troverà i migliori coefficienti per prosperare.

Tutta una vastissima zona industriale infatti collegata alla nuova Stazione con binari di raccordo potrà agevolmente svilupparsi sul nostro altipiano e la forza motrice a molte migliaia di cavalli che da ogni parte anela di scendere a Cuneo per gli scopi industriali avrà qui largo campo per il suo sfruttamento.

I nostri mercati, i nostri commerci, favoriti dal più facile accesso ed esodo dei prodotti, provveduti dei magazzini generali che le aree latitanti alla nuova Stazione permetteranno di istituire con gli indispensabili reparti di dogana, avranno nuovo e più confortevole alimento; nè vanno dimenticati gli effetti benefici di un più rapido riavvicinamento — mediante il risparmio di percorso reale e virtuale pel collegamento diretto con Borgo S. Dalmazzo — alla Liguria Occidentale, alle ricche e fiorenti colonie invernali di S. Remo, Bordighera e Nizza ed a tutto il litorale francese, dove per tradizione secolare i nostri prodotti sono ricercati ed apprezzati. Ne avrà ulteriore ristoro la nostra agricoltura, la quale saprà trovare, mercè le grandi risorse che possiede, i mezzi più efficaci per organizzarsi meglio e per rispondere alle nuove benefiche esigenze che i grandiosi fatti economici di nuove ferrovie, di nuovi scali la metteranno in grado di soddisfare.

Certo che s'imporrà a coloro che saranno chiamati a provvedere a tante e così importanti esigenze un programma di forte lavoro e di larghe disponibilità. Ma l'avvenire è troppo fiorente ed i grossi dispendi saranno così produttivi da non dover spaventare, e la fortunata giacitura di Cuneo possente può bene confortarci a sperare, che, pari al grandioso avvenire che le si prepara, saranno i nobili ardimenti dei figli per trarre da tante e così favorevoli circostanze i più prosperi eventi per l'avvenire economico e civile della Città che in essi ripone la sua più sicura fiducia.

Ma non precorriamo i tempi!

Egli è certo però che i già iniziati studi, i quali [saranno sollecitamente condotti a termine per la preparazione dei progetti di esecuzione dei tre tronchi, di cui si compongono le nuove opere da costruirsi, consentiranno che i lavori si inizino nell'anno venturo. Una nuova Città sorgerà presto nell'area riservata alla Stazione ed a quella più vicina, migliaia di operai troveranno impiego per tre o quattro anni, ne avrà incremento l'edilizia cittadina, i commerci prospereranno e l'economia pubblica e privata ne trarrà beneficio cospicuo. Le aree che la previdenza degli uomini illuminati della passata amministrazione vollero che divenissero di proprietà del Comune acquisteranno un valore non indifferente!

La Città nostra può essere orgogliosa e festante per l'avvenire che le si prepara!

Restava una difficoltà da superare nei rapporti collo Stato per il concorso di un milione a fondo perduto, perchè certamente il bilancio comunale non avrebbe potuto assolutamente sopportare tale sacrificio se il concorso avesse dovuto pagarsi, come si pretendeva, in cinque anni. Invece anche questa questione fu [risolta nel modo più confortante e più consolante per gli interessi di Cuneo nostra. Nell'ultimo convegno che ebbe luogo a Roma in Agosto fra il Sindaco ed i due assessori con S. E. il Presidente del Consiglio, con S. E. Tedesco e con il comm. Ruini ed i comm. Rinaldi ed Ovazza in nome del Direttore Generale delle Ferrovie di Stato, furono gettate le basi della nuova convenzione, mercè cui il concorso del Comune] sarebbe stato di venti annualità senza interessi; e sabato scorso noi ricevevamo da S. E. il Presidente del Consiglio la preziosa conferma che l'accordo fra la Direzione Generale delle Ferrovie ed il Ministero dei Lavori Pubblici era intieramente conseguito, per cui il concorso finanziario del Comune sarebbe stato fissato in 20 anni senza interessi a cominciare dal 31 Dicembre dell'anno in cui verranno terminate tutte le espropriazioni.

Vuol dire che, calcolando, l'incetta del capitale al 4 per cento, la possibilità del pagamento in 20 anni senza interessi riduce l'effettivo sborso a poco più di L. 650.000, e se noi teniamo conto dei terreni comunali, quali verranno occupati dalla Stazione e che ci saranno pagati, nonchè del maggior valore acquistato dagli altri terreni facenti

parte del contratto di compra dell'ex-podere Bonada, il carico del Comune per il concorso allo Stato viene ad essere minimo.

Ciò, come ho detto, si deve alla fortunata coincidenza dell'acquisto fatto dal Comune di quei terreni in un momento veramente favorevole; ma l'ultima benevola concessione ottenuta come tutte le precedenti, la genesi come l'epilogo di questo grande avvenimento, di questo massimo fattore economico di ricchezza e di prosperità per Cuneo nostra, che è e sarà per sempre la nuova Stazione sull'altipiano e la promiscuità del viadotto, di questa pratica così complessa, difficile, nella cui favorevole soluzione pochi credettero e sperarono e per la quale occorsero moltissimi anni di propaganda tenace e costante, si deve unicamente esclusivamente a Giovanni Giolitti, all'Uomo insigne di cui si onora la Patria e della Patria la Provincia nostra che gli ha dati i natali e della Provincia la nostra Città che ebbe l'altissimo onore di averlo a suo rappresentante politico la prima volta che egli entrò in Parlamento, e che lo ama e lo segue e lo stima e lo ricorda come uno dei suoi figli più dilette!

Si elevi quindi un inno di gloria e di riconoscenza dai nostri cuori per il grande Patriota, per l'insigne Statista, il quale non ha mai dimenticato che questa antica terra, baluardo di fede e di libertà, ebbe a riporre sempre e solo in lui la fiducia e la speranza per le conquiste economiche cui aspirava.... ed attese e confidò nel suo buon diritto.... ed ebbe la vittoria!

Ma questa vittoria, o colleghi, non sarà sola; essa ne richiamerà sulla diletta Città nostra delle altre, vinte dal valore, dall'attività, dall'ingegno dei suoi figli, i quali sapranno valersi dei novelli fattori di grandezza e di prosperità, loro concessi.... e saranno vittorie sempre più alte e fulgide e degne dei rinnovati destini di Cuneo e saranno nuove conquiste economiche e civili per il bene del suo popolo, per il glorioso nome d'Italia!

