CAMERA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA
della Città e Provincia di Cuneo

LA STAZIONE DI CUNEO SULL' ALTIPIANO

Memoriale illustrativo dell'opera svolta dall'Istituto Camerale

Cuneo - Febbraio 1912

BIBLIOTECA
C.C.I.A.A. CUNEO
32-H-123

CUNEO
Tipografia Provinciale G. Marenco

CAMERA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA
della Città e Provincia di Cuneo

LA STAZIONE DI CUNEO

SULL' ALTIPIANO

Memoriale illustrativo dell'opera svolta dall'Istituto Camerale **

N. INV. 9686
BID TO4484 1483
COLL. 32. H. 123

Cuneo - Febbraio 1912

CAMERA DI COMMERCIO I.A.A. - CUNEO
BIBLIOTECA

CUNEO
Tipografia Provinciale G. Marenco

La Camera di Commercio di Cuneo, colla presente pubblicazione, intende illustrare, in un momento che può essere decisivo per l'avvenire economico della Città, le varie fasi per cui è passata la trattazione del grande problema del trasporto della Stazione Ferroviaria sull'altipiano; e desidera nel contempo mettere in rilievo l'opera da essa svolta in una questione di sì vitale pubblico interesse. Le incombe però il gradito obbligo di dichiarare che, se l'opera sua, in tale circostanza, sortì qualche effetto utile per la Città di Cuneo e per l'economia della linea ferroviaria Cuneo-Nizza-Ventimiglia, nei rapporti colla nuova Stazione da costruirsi, non all'Istituto Camerale devesi far risalire il merito precipuo, ma sibbene a S. E. il Presidente del Consiglio, Giovanni Giolitti, che volle con tanta benevolenza aiutare le modeste iniziative nostre, suffragandole con il suo illuminato appoggio e coll'altissima sua influenza; al comm. Riccardo Bianchi, la mente lucida, ferma ed elevata che presiede alla Direzione Generale dell'esercizio ferroviario di Stato; agli illustri e benemeriti funzionari comm. ing. Berrini ed ing. Ovazza; a tutti questi illustri personaggi, ma sopratutto a S. E. Giovanni Giolitti, i sentimenti della infinita riconoscenza della Camera di Commercio e del suo Consiglio.

La Stazione di Cuneo sull'altipiano

Da molto tempo la Camera di Commercio si va occupando per concorrere attivamente alla risoluzione del grande problema in cui risiede l'avvenire economico del capoluogo della provincia — il trasporto della Stazione sull'altipiano — e per ciò ha spiegato il più vigile interessamento, svoltosi con atti e fasi importantissime, che giova dividere in tre periodi: il primo che va dal 1907 a tutto il 1908; il secondo che comprende gli anni 1909 e 1910; il terzo che abbraccia tutto il 1911, nel quale il problema ha fatto un passo, che speriamo decisivo, verso la soluzione.

Riteniamo pregio dell'opera esaminare partitamente lo svolgersi successivo delle varie pratiche nei tre periodi suaccennati, perchè sia noto a tutti attraverso a quali ostacoli si è giunti all'attuale momento che deve preludiare ad una radicale e definitiva soluzione del problema.

1° Periodo — 1907-1908.

Nei primi mesi del 1907 giunse notizia alla Camera di Commercio che la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato aveva stabilito di attuare alcuni importanti lavori nella Stazione di Cuneo, lavori che parevano accennare all'intenzione

dell'Amministrazione Ferroviaria di non volersi dar pensiero delle condizioni gravissime in cui essa si trovava e si trova per ciò che ha tratto al transito ed alle necessità economiche cui deve servire.

Si fu allora che questa Camera decise di risollevare la questione del trasporto della Stazione sull'altipiano e, in un memoriale inviato il 26 marzo al Direttore Generale delle Ferrovie, comm. Bianchi (vedi Allegato *A*), invitava l'Amministrazione Ferroviaria a sospendere qualsiasi provvedimento relativo all'ingrandimento della Stazione ferroviaria di Cuneo e ad intraprendere lo studio radicale del progetto di trasporto della Stazione.

I desideri ed i propositi contenuti in detto memoriale furono poco tempo dopo riaffermati e ribaditi dal Presidente della Camera che aveva a tal uopo sollecitato un' udienza dal comm. Bianchi a Roma, dal quale otteneva l'assicurazione che sarebbero stati ripresi e proseguiti gli studi e che i desiderata della nostra popolazione sarebbero stati tenuti nella dovuta considerazione.

E difatti l'assicurazione non era stata vana, poichè il 14 maggio di quell'anno veniva tenuto a Cuneo un convegno fra il Presidente della Camera di Commercio, il comm. Berrini, allora Direttore Compartimentale di Torino, il Sindaco della Città comm. Pirinoli ed alcuni funzionari tecnici dell'Amministrazione Ferroviaria, nel quale convegno il comm. Berrini (Allegato *B*) prendeva formale impegno:

a) di far procedere per la Direzione delle Ferrovie ad uno studio completo di sistemazione della Stazione per un ingrandimento decoroso della Città, tenuto conto di tutte le esigenze del traffico delle linee Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza quando esse avranno pieno sviluppo;

b) di fare allestire un progetto di massima di Stazione sull'altipiano sull'area già segnata dal nuovo piano regolatore della Città con relativo allacciamento di tutte le linee attuali.

Era così fatto un primo passo nella risoluzione del problema, ma a quella riunione seguì un breve periodo di stasi. Ad interrompere la quale il Presidente della Camera di Commercio nel mese di settembre, ricordati al comm. ing. Berrini gli impegni precedentemente presi, otteneva che, data l'impossibilità di adibirvi personale ferroviario sovraccarico di lavoro, lo studio del progetto fosse affidato, col concorso del Comune di Cuneo, a persona extra ufficio, che venne allora scelta nella persona dell'ing Pechini, ben noto per i lavori ferroviari già compiuti.

Tale decisione veniva poi pubblicamente confermata nella riunione tenutasi a Torino il 16 ottobre successivo, nella quale si concretarono le condizioni per lo studio del progetto e se ne fece risultare da apposito verbale (vedi Allegato *C*).

Per ragioni di salute e per le mutate condizioni del personale, l'ing. Pechini fu poi sostituito dall'ing. cav. R. Girard, Capo dell'Ufficio Costruzioni di Cuneo, funzionario esemplare e tecnico competentissimo, il quale, fra i suoi vari meriti, ha avuto quello grandissimo di contribuire nel modo più efficace alla realizzazione di un' idea ritenuta chimerica, dimostrando cioè in base a calcoli fondati e precisi che il costo dell'opera che si voleva salisse a trenta milioni, si conteneva invece nella più modesta e ragionevole cifra di nove milioni circa, ivi comprendendo tutte le opere e spese accessorie.

Affidato così a buone mani lo studio del problema, era lecito nutrire, sull'esito finale, le più rosee speranze; senonchè nel mese di maggio 1908 le Amministrazioni Comunali di Boves, Peveragno e Chiusa-Pesio, nel timore che il trasporto della Stazione sull'altipiano importasse necessariamente — ciò che non era e non è — la costruzione del diretto raccordo Cuneo-Borgo S. Dalmazzo, presentarono alla Direzione delle Ferrovie un controprogetto d'ampliamento della Stazione, chiedendo che ad esso l'Amministrazione Ferroviaria desse la preferenza. Uguale progetto presentavano alla Deputazione Provinciale, la

quale deliberava perciò di richiamare dal Governo tutti gli atti relativi all'opera progettata, riservando qualsiasi deliberazione di merito.

La questione veniva così ad assumere un aspetto nuovo e particolarmente dannoso per gli interessi non solo della Città di Cuneo, ma anche per quelli generali della linea ferroviaria; non poteva quindi la Camera di Commercio, che di tali interessi si è sempre fatta valida propugnatrice, rassegnarsi a tacere, per cui, in un memoriale composto per conto di un Comitato cittadino appositamente costituitosi (Allegato *D*) rivolto alla Deputazione Provinciale, al Governo del Re, e alla Direzione delle Ferrovie, essa si propose di combattere tutte le asserzioni contenute nel memoriale redatto dai tre Comuni sopraricordati, dimostrandone inattuabili i progetti ed infondati i timori.

A tale agitazione fece seguito un nuovo periodo di sosta il quale non ebbe però lunga durata, poichè la Camera di Commercio, sempre vigilante, non cessava di spiegare il più attivo interessamento a che non dovesse una pratica così importante sonnecchiare negli archivi o passare nel dimenticatoio; cosicchè, quando nella relazione del Direttore Generale delle Ferrovie di Stato sull'esercizio 1907-1908, fu scritto che lo studio del progetto per il trasporto della Stazione di Cuneo sull'altipiano venne fatto per conto del Comune di Cuneo, la Camera di Commercio subito intuì il pericolo che celava tale affermazione, poichè con essa si veniva a stabilire che la questione aveva un'importanza strettamente locale, mentre ben diversamente era stata impostata e ben differenti erano gli accordi presi in proposito colla Direzione delle Ferrovie. Ed allora, onde stornare tale pericolo, Camera di Commercio e Comune diressero alla Direzione delle Ferrovie un memoriale in cui (vedi Allegato *E*), richiamate tutte le precedenti fasi della questione, si affermava e si dimostrava che il problema del trasporto della Stazione di Cuneo sull'altipiano aveva un'importanza ben più

vasta e maggiore di quella che pareva volesse annettergli la Direzione delle Ferrovie, la quale doveva considerare lo studio del progetto come atto spontaneo reso necessario dalle esigenze di un traffico in continuo incremento, esigenze che chiedevano e chiedono legittima e pronta soddisfazione.

Su ciò, fatti successivi ci hanno dato perfettamente ragione.

2° Periodo — 1909-1910.

L'ing. Girard aveva nel frattempo ultimati gli studi per il progettato trasporto della Stazione e ne aveva anche fissata la spesa, la quale, pur contenendosi in limiti relativamente modesti, data l'importanza dell'opera, non cessava di preoccupare l'Amministrazione Ferroviaria, la quale deve pur provvedere a tante e costose esigenze; si fu perciò che al fine di superare tale difficoltà, la Direzione delle Ferrovie propose uno sdoppiamento dei lavori; si procedesse cioè 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 raggiunto la nuova Stazione seguendo il percorso di Boves per poi accedere al nuovo scalo mediante lo stesso viadotto sul Gesso.

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.

Ma, come si è detto prima, anche così sdoppiata, il costo dell'opera non cessava di essere rilevante, per cui la Direzione delle Ferrovie chiese il contributo finanziario del Comune di Cuneo, fissandolo nella somma di un milione.

Tale decisione della Direzione delle Ferrovie, se confermava l'opinione precedentemente espressa che il raccordo di-

retto di Cuneo con Borgo S. Dalmazzo poteva considerarsi come abbandonato, per cui svaniva definitivamente ogni minaccia all'integrità e allo sviluppo economico del Comune di Boves, però non tornava di pieno gradimento al Comune di Cuneo il quale poteva bensì essere disposto a contribuire, facendo uno sforzo eroico, nella misura richiesta, ma non poteva nè voleva adattarsi alla progettata scissione dei lavori. I propositi e gli intendimenti di cui è caso il Sindaco di Cuneo notificava al Presidente della Camera di Commercio con lettera del 25 novembre 1910 nella quale, dopo averlo ringraziato del vivo interessamento preso ad una pratica così importante per la Città, lo pregava di significare all'on.le Amministrazione Ferroviaria che se la proposta di scindere in due parti il progetto contribuirebbe indubbiamente alla soluzione della ponderosa questione, difficilmente avrebbe potuto ottenere dal Consiglio Comunale un voto favorevole ad un contributo, tanto meno nella rilevante somma di un milione, qualora non si fosse potuto ottenere sicuro affidamento dell'esecuzione dell'intera opera in un dato termine, e ciò per la considerazione della minore comodità che sarebbe determinata dal trasporto della Stazione senza il contemporaneo allacciamento diretto di tutte le linee. Inoltre si avvertiva che il contributo dovrebbe essere ancora subordinato alla condizione, da eventualmente portare allo studio, che il viadotto della ferrovia avesse anche a servire alla strada nazionale.

Tali voti e desideri il Presidente della Camera di Commercio si faceva dovere di sottoporre all'esame ed alla decisione dell'onor.le Amministrazione Ferroviaria nel mese di dicembre 1910, ed essa riservavasi di porsi in diretta comunicazione, per le eventuali decisioni, coll'Amministrazione Cittadina.

3° Periodo — 1911.

La Direzione delle Ferrovie trasmetteva quindi all'on.le Amministrazione Comunale di Cuneo le sue proposte, quali noi abbiamo precedentemente esposto, ed il Sindaco, con lodevole sollecitudine, provvedeva allo nomina di una Commissione competente per lo studio del progetto e convocava quindi in apposita seduta il Consiglio Comunale, il quale, il 21 giugno 1911, votava il contributo di un milione, alla condizione però che il trasporto della Stazione avesse da essere contemporaneo alla costruzione del viadotto sulla Stura, possibilmente ad uso promiscuo, che potesse cioè anche servire alla viabilità ordinaria. L'ordine del giorno relativo veniva trasmesso dal Sindaco al Presidente della Camera di Commercio, che si trovava a Roma per i lavori dell'Unione delle Camere di Commercio, ed egli si affrettava a presentarlo al comm. Bianchi, Direttore Generale delle Ferrovie, chiarendo la necessità in cui si era trovato il Consiglio Comunale di subordinare la concessione del sussidio alla costruzione del viadotto sulla Stura; ed il comm. Bianchi, pur rilevando che la deliberazione del Consiglio Comunale di Cuneo non era del tutto conforme alle richieste della Direzione Generale, dichiarava al Presidente della Camera di Commercio che non dissentiva dallo studiare una forma che avesse potuto conciliare entrambi gli interessi.

Dal giugno ad oggi la pratica non accennò palesemente a fare il passo definitivo per la sua pronta risoluzione, ma possiamo però dire che il problema continuò a preoccupare sia i cittadini di Cuneo che la Direzione Generale.

Ed era ovvio che ciò avvenisse; appaltati già quasi tutti i tronchi della Vievola-Frontiera Nord (gli ultimi due tronchi saranno appaltati in marzo), avvenuta una sollecita, rapida ed intensa ripresa dei lavori da parte francese (vedi lettera del Presidente della Camera di Commercio di Nizza in data 8 feb-

braio 1912 - Allegato *F*), appena è rimasto il tempo disponibile per provvedere allo studio di tutti quei raccordi, di quelle sistemazioni, di quei lavori indispensabili perchè la Torino-Cuneo-Nizza possa non solo dare tutti quei benefici di cui è suscettibile, ma sia messa in grado da provvedere al suo traffico normale.

Fra questi lavori urgentissimi ed indeclinabili vi sono quelli inerenti alla Stazione di Cuneo, la quale già oggi si dimostra insufficiente al servizio attuale. Mancano gli edifici appena indispensabili per l'attuale movimento, mancano i marciapiedi, i binari; tutto è limitato, ristretto, deficiente, e nelle stagioni di maggior traffico il servizio ha delle manchevolezze insopportabili. Che cosa avverrà mai quando il movimento portato dalle maggiori e più rapide comunicazioni si intensificherà? quando, per l'aumentata zona d'influenza dei mercati del Cuneese e del Saluzzese, a seguito del più rapido trasporto dei nostri prodotti agrari d'esportazione, i quali in poche ore potranno raggiungere le importanti piazze di consumo dei dipartimenti del Varo e del Rodano, lo sviluppo del movimento economico assumerà uno sviluppo considerevole? e quando, per le esigenze di una linea internazionale, sarà indispensabile evitare le pendenze e contro pendenze, le curve delle attuali montagne russe che caratterizzano il percorso precedente e susseguente l'attuale Stazione che costituisce il peggior transito ferroviario che si sia mai costruito?

È quindi inevitabile che il problema sia risolto nella sua integrità senza restrizioni e senza deficienze, e perchè ciò avvenga è inevitabile l'abbandono dell'attuale tracciato e della attuale stazione, e lo spostamento di questa nell'area a ciò destinata nell'attuale piano regolatore.

Consta ufficialmente a questa Camera che si stanno facendo studi — anzi questi sono ormai ultimati — attorno ad un nuovo progetto di Stazione nella sponda sinistra della Stura in regione Cerialdo, in prosecuzione della Via Pascal alla quale

la nuova Stazione verrebbe allacciata con un grande viadotto. Ma certamente una volta esauriti gli studi stessi, si vedrà che tale progetto è, nei rapporti con la Città di Cuneo, un vero errore, perchè porterebbe la Stazione a 1200 metri dalla Piazza Vittorio, e, mentre danneggierebbe gravemente le condizioni della Città, non diminuirebbe certamente la spesa da parte dello Stato perchè alla costruzione del viadotto dovrebbe più di tutto concorrere il Ministero dei Lavori Pubblici.

Pare a questa Camera che la questione sia ormai matura a soluzione e che non si debba più oltre ritardare ad iniziare la costruzione dell'opera grandiosa, tenendo conto dapprima delle gravi esigenze ferroviarie rispondenti al carattere della nuova linea, e poi delle condizioni peculiari del capoluogo chiamato a nuova vita dalla nuova grande arteria che lo toglierà dall'attuale isolamento ferroviario.

Ma perchè ciò avvenga è indispensabile che cessi la corsa ai nuovi progetti e che la concordia di cui ha dato prova il Consiglio Comunale, unanime nel votare il sussidio di un milione, non faccia difetto anche oggi, e che si lascino in disparte altri progetti, altri studi, altri sprechi di tempo e di danaro e si intensifichi la propaganda perchè la Stazione sorga dove deve, e cioè sulla riva sinistra della Stura, nella zona a ciò destinata dal piano regolatore, assai più vicina alla Città.

È questa concordia che la Camera di Commercio invoca sopratutto nell'ora presente, perchè se tale accordo manca fra i cittadini, mille ragioni avrà il Governo di disinteressarsi della grande questione legata al risorgimento economico della Città di Cuneo.

Cuneo, febbraio 1912.

IL PRESIDENTE

CASSIN

ALLEGATI

Allegato A.

Memoriale della Camera di Commercio di Cuneo alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato in merito alla necessità di sospendere ogni lavoro di ampliamento della Stazione, provvedendo allo studio del suo trasporto sull'altipiano.

26 marzo 1907.

All'Egregio Sig. Comm. Bianchi
Direttore Generale Ferrovie di Stato — Roma.

Consta a questa Camera di Commercio essere intenzione di codesta on.le Direzione Generale di voler far rivivere un antico progetto, già approvato, di impianto nella nostra Stazione Ferroviaria di un deposito di macchine a monte del terrapieno della strada provinciale Cuneo-Mondovì, da collegarsi alla Stazione con una breve galleria, nonchè di altre importantissime costruzioni, relative all'esercizio di un più ampio ristorante ed al servizio delle merci.

Le opere di cui trattasi potrebbero accennare all'intenzione dell'Amministrazione Ferroviaria di non voler darsi pensiero delle condizioni gravissime della nostra Stazione, per ciò che ha tratto al transito ed alle necessità economiche cui deve servire, nè dell'urgenza di provvedere alle precipue esigenze per cui la Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia sono state approvate e, dalla parte italiana, parte costrutte.

È indubitato che interessa massimamente i mercati serviti dalla ferrovia che il percorso fra le tre Città Cuneo-Ventimiglia-Nizza sia rapidissimo, il che costituirà anche un grande beneficio per Torino, anzi per tutto il Piemonte, e darà un cospicuo

incremento agli introiti ferroviari ed alla prosperità economica della regione.

Con questi intenti è egli possibile che si proceda innanzi con delle sistemazioni aventi carattere di provvisorietà, con dei semplici palliativi, laddove invece sarebbe necessario lo studio immediato di tutte le questioni che abbiano lo scopo di dare alle nuove ferrovie il miglior assetto e di renderle efficaci produttrici del più alto reddito economico industriale?

Richiamo l'attenzione della S. V. Ill.ma sull'importante argomento, e La prego di far sospendere qualsiasi provvedimento relativo all'ingrandimento della Stazione Ferroviaria di Cuneo, posponendolo allo studio radicale del programma del trasporto della Stazione sull'altipiano, dove avrà disponibili aree larghe e sufficienti, e donde la ferrovia potrà, col nuovo tracciato, risparmiare ben otto chilometri, evitare curve frequenti e giri viziosi, con beneficio grandissimo del traffico e della distanza virtuale fra i centri, che trattasi di collegare.

Il Municipio di Cuneo ha già contemplato nel piano d'ingrandimento della Città il luogo più indicato per la nuova Stazione Ferroviaria, per la costruzione della quale, ed insieme per il raccordo a Borgo S. Dalmazzo colla linea verso Limone-Vievola non occorrono certamente delle somme esagerate, come potrebbe a tutta prima parere, mentre la spesa potrà non essere certamente superiore ai sei milioni.

D'altronde anche quando la spesa dovesse essere superiore, quando essa è inevitabile, quando trattasi di una linea internazionale, che è dedicata ad un forte transito, il sacrificio sarà grandemente compensato e dal reddito e dalle inesorabili condizioni del tracciato.

Nutro fiducia che avrò una risposta soddisfacente a questa mia, ed in attesa porgo alla S. V. Ill.ma il più distinto ossequio.

IL PRESIDENTE
f.to CASSIN

Allegato B.

Verbale dell'adunanza 14 maggio 1907.

Stazione di Cuneo - Ampliamento - Trasporto sull'altipiano.

Riferisce il Presidente di questa Camera di Commercio che, in data 26 marzo u. s., inviava alla Direzione Generale delle Ferrovie ed al Ministero l'unito memoriale, che si allega come parte integrale del presente verbale, e che il 21 aprile ebbe al riguardo un lungo colloquio col comm. Bianchi in Roma, dal quale riportava la promessa del vivo interesse col quale la pratica, di cui è caso, sarebbe stata studiata dallo stesso Direttore Generale.

Trasmesso il memoriale stesso al sig cav. ing. Berrini, Direttore Compartimentale di Torino, questi, con lettera 5 corrente maggio, chiedeva al Presidente di questa Camera di fissare un convegno, da qui tenersi in unione del sig. Sindaco della Città, per discutere — avuta visione degli studi all'uopo già stati allestiti dal Comune — in riguardo ad una conveniente nuova sede per una Stazione sull'altipiano.

Ed il progettato convegno ebbe appunto luogo oggi, 14 maggio, alle ore 14, nei locali di questa Camera, ove convennero il cav. Berrini, Direttore Compartimenlale delle Ferrovie di Torino; l'ing. Candellero, Capo dell'Ufficio Mantenimento e Sorveglianza di Torino; l'ing. Carini dell'Ufficio Manutenzione di Cuneo; l'ing. Girard dell'Ufficio Costruzioni della Cuneo-Ventimiglia in Cuneo; il Presidente della Camera avv. cav. M. Cassin ed il Sindaco comm. Pirinoli, il quale pose a disposizione degli intervenuti il nuovo piano regolatore della Città ed i vari studi già stati fatti in relazione al progettato trasporto della Stazione sull'altipiano.

Esposta in brevi parole la situazione della nostra Stazione di fronte ai crescenti bisogni del traffico e ringraziando i con-

venuti del loro intervento, l'avv. Cassin motiva lo scopo della presente adunanza, scopo ch'egli riafferma in queste tre distinte questioni:

1. La infelice giacitura del nostro scalo ferroviario, racchiuso in sito angusto ed impossibile ad allargarsi, anche facendo sacrificio di fortissime somme, fa sì che la nostra Stazione non corrisponda già attualmente ai bisogni cresciuti del traffico e del commercio, e sarà tanto più deficiente col breve volgere d'anni, quando cioè le linee Cuneo-Ventimiglia-Nizza, aperte all'esercizio, abbiano raggiunto il loro pieno sviluppo;

2. Una linea internazionale, come quella di Torino per Nizza, richiede di necessità venga modificato il tracciato in modo che il percorso sia il più rapido ed il più agevole; è perciò inevitabile che la linea Torino-Cuneo prosegua direttamente per Borgo S. Dalmazzo salendo sull'altipiano, senza dover scendere all'attuale Stazione, che dovrebbe servire solamente per le linee di Mondovì e Boves;

3. Poichè si è parlato di nuovi lavori di ampliamento alla nostra Stazione, è necessario che tali lavori non siano di pregiudizio alla risoluzione della questione principale della costruzione della nuova Stazione sull'altipiano.

* * *

La discussione prosegue prendendosi visione del nuovo piano regolatore della Città, nonchè di alcuni studi già fatti relativamente all'impianto della Stazione sull'altipiano; su tale proposito l'ing. Girard, che ebbe già a fare al riguardo uno studio di massima, di cui non ricorda presentemente i particolari, prende impegno di comunicare lo studio stesso al cav. Berrini.

In dipendenza dell'avvenuta discussione rimane convenuto che le risoluzioni, a cui poi si venne, debbansi riassumere nei seguenti accordi:

1. Il sig. cav. ing. Berrini, per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si dà carico:

a) di far procedere ad uno studio completo di sistemazione della Stazione attuale, per un ingrandimento decoroso per la Città e tenuto conto di tutte le esigenze del traffico delle linee Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza, quando esse abbiano pieno sviluppo;

b) di far allestire, non appena possibile, un progetto di massima di Stazione sull'altipiano nell'area segnata sul nuovo piano regolatore della Città, con allacciamento di tutte le attuali linee e con prosecuzione diretta per Borgo S. Dalmazzo, scegliendo il tracciato più economico e più conveniente, oppure escludendo solo l'allacciamento di Mondovì e Boves, le cui linee farebbero capo all'attuale Stazione;

2. L'ing. Pirinoli da parte sua prende impegno pel Municipio di Cuneo di fare procedere in precedenza ad uno studio di grande massima dei vari tracciati più convenienti, che possono guidare alla soluzione del problema del trasporto della Stazione sull'altipiano, dandone avviso e comunicazione all'Amministrazione Ferroviaria, onde questa se ne possa valere per allestire il progetto di cui sub (1 - *b*);

3. L'ing. Pirinoli prendendo atto della dichiarazione del cav. Berrini, che i lavori da farsi alla Stazione attuale non pregiudichino la risoluzione della questione del suo trasporto, non dissente che si eseguiscano tosto i lavori progettati, salvo riserva per quelli di cui non è stato ancora allestito il progetto, e pregando glie ne sia dato prima visione.

Esaurita in ogni sua singola parte la discussione, si toglie la seduta alle ore 16,30.

Per la Direzione Compart.le	Il Sindaco di Cuneo	Il Presidente della Camera di Commercio
BERRINI	PIRINOLI	CASSIN
CANDELLERO		

Allegato C.

Verbale di accordi circa lo studio del progetto di spostamento della Stazione di Cuneo.

Torino, 16 ottobre 1907.

Per affrettare lo studio del progetto di spostamento della Stazione Ferroviaria di Cuneo sull'altipiano e del conseguente riordinamento delle linee d'accesso alla nuova Stazione, il giorno mercoledì, 16 ottobre 1907, in questa Città di Torino, in una sala della Direzione Compartimentale delle Ferrovie, ad invito del sig. cav. ing. Berrini, Capo del Compartimento, sono convenuti i signori: cav. ing. Berrini Mosè, Rappresentante della Direzione Generale delle Ferrovie; cav. dott. Bertoldi, R. Commissario pel Municipio di Cuneo; cav. avv. Cassin Marco, Presidente della Camera di Commercio di Cuneo; ing. Pechini Attilio residente in Cuneo; i quali presero i seguenti accordi dei quali si fa constare nel presente verbale:

1. Il sig. cav. ing. Berrini, per l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato, si obbliga:

a) di far iniziare sollecitamente uno studio completo, per quanto possibile dettagliato, del progetto di trasporto della stazione sull'altipiano, sulla zona all'uopo indicata nel nuovo piano regolatore della Città, con allacciamento di tutte le attuali linee;

b) di assumere a carico dell'Amministrazione Ferroviaria tutte le spese relative allo studio del progetto di cui è caso, ad eccezione di quanto è detto al punto 2;

2. Il cav. Bertoldi, R. Commissario pel Municipio di Cuneo, si obbliga:

a) di mettere a disposizione della Direzione delle Ferrovie e per tutto quel tempo che sarà ritenuto necessario per il compimento degli studi di cui sopra, e che si presume in un anno, due geometri e quattro canneggiatori;

b) di fornire tutti quegli elementi, piani, studi relativi al trasporto della Stazione sull'altipiano, che siano stati raccolti od allestiti dal Municipio, e locali d'ufficio;

3. Il sig. ing. Pechini, da parte sua, accetta dal sig. ingegnere Berrini, l'incarico di provvedere allo studio del progetto sotto la sorveglianza della Direzione delle Ferrovie dello Stato, con quelle modalità che verranno dalla medesima stabilite;

4. Venendo dai signori Bertoldi e Cassin fatta presente la opportunità che nello studio del progetto sia pure esaminata la possibilità di far convergere all'altipiano la strada nazionale Cuneo-Prazzo, la provinciale Cuneo-Torino e le tramvie locali, l'ing. Berrini osserva che lo studiare il problema sotto questo punto di vista, lo renderebbe assai più complesso e costoso e che quindi convenga — pur tenendo presenti questi desideri — svolgere il progetto in relazione alle sole esigenze ferroviarie, salvo il modificare con varianti quando dalla Provincia, dalle Tramvie o da altri Enti interessati, venissero fatte richieste concrete con offerta di concorso tale da giustificare la presa in considerazione;

5. Nello studio della nuova Stazione si avrà presente di lasciare la possibilità di raccordo colle Tramvie e cogli stabilimenti industriali.

Gli accordi di cui sopra si intende siano subordinati alla approvazione della Direzione Generale delle Ferrovie per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, e della Giunta Provinciale Amministrativa per quanto interessa gli impegni presi dal R. Commissario di Cuneo.

Firmato in tre originali, da conservarsi l'uno dalle Ferrovie dello Stato, il secondo dal Municipio di Cuneo, il terzo dalla Camera di Commercio.

Pel Municipio di Cuneo
Il R. Commissario
f.to BERTOLDI

Il Presidente della Camera di Commercio
f.to CASSIN

f.to Ing. A. PECHINI

Allegato D.

Memoriale della Camera di Commercio di Cuneo alla Deputazione Provinciale ed alla Direzione Generale delle Ferrovie, a confutazione del Memoriale dei Comuni di Boves, Chiusa e Peveragno.

La questione che da tanto tempo si agita nella nostra Città per il trasporto della Stazione Ferroviaria sull'altipiano, è stata in questi ultimi tempi maggiormente discussa e trattata in seguito alla deliberazione della on.le Deputazione Provinciale di Cuneo colla quale si richiamavano dal Governo gli atti necessari a tale trasporto.

Già qualche tempo prima era pervenuta notizia di un agitazione dei Comuni di Boves, Peveragno e Chiusa Pesio, contraria all'attuazione del progetto; agitazione che si era concretata coll'invio di un memoriale e di un altro progetto di ampliamento della Stazione attuale alle superiori competenti Autorità.

Tale fatto se aveva addolorato questa Camera costituendo esso una riprova di quello spirito di gretto misoneismo, di antagonismi formali, personali, più spesso aventi per base singoli interessi privati, in contrasto con quelli generali della Provincia, non aveva gran che impressionato poichè si era convinti della inanità di uno sforzo di pochi, diretto alla tutela di interessi non minacciati da nulla e da nessuno, in odio al benessere del Capoluogo.

Non poteva però lasciare indifferente il gesto ultimo della Deputazione Provinciale, poichè troppo peso essa esercita, coll'autorità e col prestigio delle sue deliberazioni, sulle correnti della pubblica opinione.

Si è ravvisato perciò opportuno di portare una parola serena corredata da fatti e prove irrefutabili, onde mettere l'importante

questione nei suoi veri termini, e dimostrarne la vastità e grandezza per lo scopo altissimo che si intende conseguire nei rapporti colla pubblica economia.

La questione del trasporto della Stazione sull'altipiano, non da ora è stata agitata; e non può dirsi in piena buona fede chi afferma che volutamente essa fu messa a tacere onde ottenere di soppiatto quei provvedimenti che apertamente sarebbero stati negati. E la relazione ultima della Camera di Commercio diffusamente ne parla, dalla sua genesi, attraverso le fasi da cui è passata, fino al momento attuale.

Nè è maggiormente fondata l'affermazione che i fondi necessari per l'attuazione dell'importante lavoro debbano venire stornati da quelli stanziati per la costruzione della Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia; poichè è risaputo che le somme occorrenti sono comprese nel fondo di 920 milioni votato dal Parlamento per la costruzione e l'ampliamento di Stazioni ferroviarie.

Altro argomento che si adduce dagli oppositori del progettato trasporto, consiste nel preteso danno agli interessi di Boves, Peveragno e Chiusa Pesio che verrebbero ad essere private del servizio ferroviario: ed a quello dei Circondari di Mondovì, Alba e Saluzzo che vedrebbero le loro distanze ferroviarie dal Capoluogo allungate del tratto occorrente alla salita sull'altipiano.

Ma a prescindere dal fatto che Peveragno e Chiusa Pesio sono servite dalla Stazione di Beinette, nessun pericolo esiste per Boves di essere minacciato di abbandono del servizio della sua Stazione perchè il Direttore Generale delle Ferrovie ha affermato e confermato che al servizio ferroviario di Boves si sarebbe provveduto conformemente alle sue esigenze.

Ma poichè si asserisce dagli oppositori che la nuova Stazione verrebbe a porre in condizioni di disagio i maggiori centri della Provincia per il prolungamento del percorso necessario onde giungere sull'altipiano, prolungamento che si asserisce rilevante e lesivo di tanti interessi, vediamo la maggior distanza della Stazione futura dai centri che fanno capo a Cuneo.

Borgo S. Dalmazzo-Boves	nessuna maggior distanza
Torino-Saluzzo-Alba	maggior distanza di 1 Km.
Bastia-Mondovì	maggior distanza di 4 Km. circa.

I calcoli rigorosi ed assolutamente precisi non sono ancora stati fatti poichè il progetto dello spostamento della Stazione e delle linee d'accesso non è stato ancora definitivamente ultimato, ma si ha ragione di credere che i calcoli finali non possano mutare le deduzioni accennate.

E vediamo ora gli effetti delle maggiori distanze suesposte

I.

Per le provenienze da Torino, Saluzzo e Alba non è neanche il caso di far cenno.

La distanza maggiore di 1 km. costituisce un beneficio per i viaggiatori e le merci che si troveranno sull'altipiano, con conseguente risparmio di tempo e di spesa per salire in Città.

II.

Per le provenienze di Savona e Mondovì distinguiamo dapprima le merci dai viaggiatori, e le merci dividiamole in due classi: merci in transito e merci dirette al Capoluogo.

MERCI:

a) per le merci in transito non devesi tener conto di una maggior distanza perchè siccome la linea attuale collo spostamento della Stazione non si distrugge, le merci dirette dal mare a Saluzzo ed oltre, oppure alle Stazioni intermedie, continueranno a seguire la stessa via d'oggi e quindi il trasporto della Stazione di Cuneo, non produrrà, per esse, alcuna dannosa conseguenza;

b) per le merci dirette a Cuneo la maggior percorrenza di 4 km. è insignificante e costituisce anzi un beneficio evidente sia per il minor tempo che si impiegherà per trasportarle,

sia perchè, date le tariffe di trasporto attuali, dalle basse della Stazione alla Città, ciò che si paga da una parte, si risparmierà notevolmente dall'altra, evitando il trasporto a mezzo di carri fino all'altipiano.

VIAGGIATORI:

Anche qui distinguiamo gli effetti dei 4 km. riguardo al tempo e riguardo alla spesa:

a) riguardo al tempo 4 km. in più di distanza reale equivalgono appena all'aumento di 1 km. in distanza virtuale perchè colla sistemazione progettata si avrà una linea in perfetto piano anzichè in pendenze e contropendenze, cosicchè i viaggiatori provenienti dalla linea di Mondovì e che dovranno proseguire per le linee di Saluzzo e Torino, si troverebbero già sull'altipiano e quindi non avrebbero da impiegare maggior tempo di quello attuale per condurre a termine il loro viaggio;

b) riguardo alla spesa 4 km. equivalgono a 20 cent. nell'andata e 20 cent. nel ritorno colla tariffa dei viaggiatori attuale; ma se si tien conto che i 40 cent. sono ridotti a 30 coi biglietti di andata e ritorno ed a 20 colla prossima andata in vigore delle tariffe vicinali, anche il tanto declamato argomento della maggior spesa finisce in una bolla di sapone.

E d'altronde, quand'anche tutti questi fatti non sussistessero, quand'anche Mondovì risentisse un minimo danno dall'allungamento del percorso, non sarebbe questo abbastanza compensato dal trovarsi i viaggiatori provenienti da quel Circondario subito sull'altipiano senza il disagio della salita e della discesa e senza la necessità di ricorrere ad altro mezzo di locomozione? E non si pensa alle difficoltà attuali dei trasporti delle merci dalla Città alla ferrovia e da questa a quella? E non si pensa al gravissimo inconveniente per gli agricoltori ed i commercianti che fanno capo a Cuneo, centro di importantissimi mercati di prodotti agrari da esportarsi, di dover perdere ore ed ore per il trasporto delle merci all'attuale Stazione posta a più

di 1 km. di distanza dalla Città? Senza poi considerare che è un'insana preoccupazione quella della maggior distanza della Stazione nuova nei confronti coll'attuale, quando si vuol dare una radicale soluzione al problema del raccordo ferroviario di una linea infelice costrutta quando nessuno avrebbe potuto pensare che si sarebbe raggiunta la sospirata meta di Nizza.

Come supporre solamente che Cuneo dovesse protestare per il trasporto della Stazione da Mondovì sull'altipiano togliendo questa Città dall'isolamento disastroso in cui si trova? O che per dare alla Stazione di Alba un miglior assetto di cui ha tanto bisogno, Cuneo dovesse dolersi se venisse ravvisato necessario di trasportare quella Stazione 2 km. più distante?

È un assurdo il solo pensare che una questione così vasta e così grandiosa si rimpicciolisca a questa stregua!

Il vero, l'intrinseco però di questa agitazione è questo, che l'opposizione al trasporto della Stazione sull'altipiano serve di mal celata maschera all'opposizione contro la Cuneo-Nizza. Di essa infatti si negano i benefici preconizzandone irrisorio il movimento del traffico: di essa si nega la potenzialità affermandola inadatta al traffico internazionale. E lo stesso avv. Peano, che è *magna pars* di questa agitazione, non ne ha fatto mistero e lo ha pubblicamente affermato trovandosi con alcuni aderenti al convegno di Mondovì per la Fossano-Mondovì-Ceva, come pure lo stesso on. Agnesi si è servito del medesimo argomento per far trionfare la linea tanto vagheggiata Torino-Fossano-Mondovì-Garessio-Oneglia.

È così comodo per giovare ai proprii intenti travisare i fatti e come l'on. Agnesi ha sostenuto e sostiene questo assurdo che la Savona-S. Giuseppe-Ceva deve essere abbandonata perchè passiva per lo Stato, così non si è peritato di affermare che la Ventimiglia-Tenda-Cuneo-Torino e la Nizza-Cuneo-Torino sono ferrovie di nessun rendimento e di nessuna utilità economica. Il sig. avv. Peano ha trovato comodo di unirsi all'on. Agnesi in questa campagna odiosa per gl'interessi della nostra Provincia

pur di giungere alla conclusione da lui caldeggiata, che siffatta linea non merita alcun sacrificio e quindi neanche i raccordi che tendono a far della Cuneo-Nizza la linea più breve da Torino alla Costa Azzurra.

Sta di fatto invece che la Cuneo-Nizza si presenta in ottime condizioni, pari se non migliori di quelle della linea Cenisio e della Porrettana, entrambe linee di montagna a traffico intensissimo. Diffatti, mentre l'altitudine massima della Cuneo-Nizza è di metri 1040 quella del Cenisio è di 1295; mentre la pendenza massima della Cuneo-Nizza è del 26 0|0, è del 30 sulla linea del Cenisio e del 25 sulla Porrettana. Di più sulla Cuneo-Nizza non vi sono contropendenze e il raggio delle curve, le tortuosità della linea non si presentano affatto in forma più accentuata delle altre due linee sopraccennate.

Le condizioni della Cuneo-Nizza vengono poi ancora di molto migliorate per il tratto in costruzione nel quale la pendenza massima è solo del 25 0|0 in rettifilo ed allo scoperto, del 17 0|0 in galleria colla curva di 300 metri (raggio minimo) con una distanza media fra le Stazioni di 5 km. Nemmeno l'armamento lascia a desiderare; tuttavia il Direttore Generale delle Ferrovie di Stato, comm. Bianchi, è deciso in caso fosse necessario, anche a modificare ed a migliorare l'armamento, per dar luogo all'introduzione di macchine pesanti e potenti ed all'istituzione di treni diretti con pullman e vagoni-lusso.

Non è lecito perciò affermare che, così stando le cose, la linea non si presti, al pari delle altre suaccennate, ad un servizio di grande traffico internazionale, tanto più che, colle ingenti disposizioni di forze idrauliche sarà assai facile introdurre la trazione elettrica con che i dislivelli verranno più prontamente superati.

Ed un intenso traffico ne sarà naturale conseguenza ed apporterà benefici che non si limiteranno alla sola Città di Cuneo ma irradieranno in un campo ben più vasto, in tutta la Provincia.

Ed allora, più che adesso, la Stazione di Cuneo si dimostrerà inservibile; ampliarla sul greto pericoloso del fiume è ostinarsi in un proposito oltrechè vano, dispendioso; e ciò si prova facilmente esaminando la spesa necessaria per riattare la vecchia Stazione anche coi calcoli dei nostri avversari.

Per aggiungere 85.000 mq. di terreno (che non si sa dove saranno presi) all'area della Stazione attuale	L. 2.100.000
Per posa di nuovi e numerosi fasci di binari, costruzione di fabbricati *ad hoc*, per merci e viaggiatori, deposito macchine, ecc. (senza tema di esagerare, tale spesa si può ragguagliare al doppio della somma anzidetta)	» 4.200.000
Totale	L. 6.300 000

Basta accennare a questa cifra perchè venga spontanea la domanda: ma si può avere il coraggio di proporre solamente un tale sproposito per volere ad ogni costo mantenere una Stazione nel luogo più infelice di Cuneo, impedendo al servizio ferroviario che a Cuneo fa capo qualunque appena sensibile miglioramento? ma si ha davvero il coraggio di proporre una simile disastrosa sistemazione che suona condanna della Città nostra ad un perpetuo isolamento, che suona rinuncia definitiva, assoluta, a qualunque espansione industriale? ed è in nome di un paese che vanta traffici ed industrie importanti che si osa fare questa proposta? ed è un industriale, un uomo che è stato Vice-Presidente della Camera di Commercio che osa dire a Cuneo nostra: questo è il tuo destino! rassegnati a morire!?

Eppure anche attualmente Cuneo non può, non deve, per il suo sviluppo economico adattarsi a tale condanna. La sua Stazione infelice ha avuto nel 1906 un movimento di 148.000 viaggiatori e 67.370 tonnellate di merci; a Cuneo esiste un mercato di bozzoli dei più importanti del mondo sì che nel 1907 se ne contrattarono per più di un milione di chilogrammi; a Cuneo si intrattengono 52 mercati fiorenti di bestiame con

un concorso che nel 1907 raggiunse la cifra di 117.542 capi; e a Cuneo sorride la prospettiva di un avvenire industriale quale poche città possono sperare. La posizione sua felicissima, le riserve inesauribili di forze idrauliche che i suoi monti racchiudono e che gradatamente vengono utilizzate sì che numerosi si contano gli impianti idroelettrici in funzione ed in progetto quali quelli di Val Pesio, di Val Macra (con una produzione di 45000 HP di forza), di Val Po (3500), di Confreria sul Canale Roero, e gli altri di Valle Gesso e Stura, sono indici sicuri di progresso e di benessere avvenire.

Ed a maggior riprova di quanto si è detto sta il fatto che il comm. Berrini ed il comm. Bianchi se hanno ritenuto necessario di far procedere ad uno studio accurato, profondo e completo del progetto di trasporto della Stazione, si è perchè, oltre alle importantissime ragioni d'indole tecnica, nella loro alta competenza e colla lucidità abituale della mente loro, hanno avuta la netta percezione dei destini di Cuneo, hanno chiaramente compreso come a tale opera bisognerà assolutamente, per forza ineluttabile di cose, venire, poichè Cuneo è chiamata naturalmente, fatalmente alla conquista di una posizione invidiata nel campo delle industrie.

E si noti ancora che la sistemazione della Stazione attuale lascia impregiudicata la gravissima questione del ponte sul Gesso, il quale ha appena un raggio di 200 metri (caso rarissimo se non unico in fatto di costruzioni ferroviarie) e che si dice abbia fatto piangere il compianto comm. Delfino quando il lavoro fu compiuto (che se poi si intendesse addivenire alla costruzione di un nuovo ponte in sostituzione dell'attuale, allora i calcoli fatti per la spesa necessaria alla sistemazione dell'attuale Stazione sarebbero ancora e di molto aumentati).

È inutile quindi che Boves si affanni a redigere memoriali e a compilare progetti quando la Direzione delle Ferrovie, convinta dell'importanza della questione, ha deciso di procedere per proprio conto ad uno studio profondo ed accurato; ed è

a presumersi che i tecnici incaricati di tale studio, non abbiano bisogno dei lumi di questi riformatori dell'ultima ora per stabilire che cosa val meglio di fare a tutela di così vasti interessi.

Non è vero che chi sostiene l'utilità del trasporto della Stazione sull'altipiano sia mosso da intendimenti di carattere locale, da deplorevoli esclusivismi campanilistici; poichè è giusto rivendicare alla Camera di Commercio l'iniziativa del progetto che fu compiuto dall'illustre ing. Girard, e la Camera di Commercio ha sempre come guida e come meta in tutta quanta l'opera sua gli interessi generali della Provincia; e, quando non le è possibile armonizzarli cogli interessi antagonistici locali, a quelli dà il proprio incondizionato appoggio.

Ora a chi ben la consideri e la studi la questione del trasporto della Stazione sull'altipiano, trascende, come si è osservato, oltre i confini strettamente locali, ed involge interessi ben maggiori. Oltre a ciò nessuno può contestare al capoluogo il diritto di chiedere una Stazione comoda, capace e decorosa attraverso la quale fluttui liberamente e sollecitamente il traffico che dà vita all'industria ed ai commerci, che è fonte di ricchezza e prosperità.

E fa quindi dolorosa meraviglia il veder sorgere opposizioni da parte di Comuni che per la loro posizione topografica hanno, dal benessere del capoluogo, tutto da guadagnare.

Cuneo, giugno 1908.

Il Presidente della Camera di Commercio
f.to CASSIN

Allegato E.

Memoriale della Camera di Commercio e del Comune di Cuneo alla Direzione Generale delle Ferrovie per illustrare il carattere d'interesse generale del trasporto della Stazione.

Cuneo, 4 dicembre 1908.

All'On. Direzione Generale delle Ferrovie di Stato
Roma.

Dalla relazione del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato sull'esercizio 1907-1908 appare che lo studio del progetto per il trasporto della Stazione sull'altipiano venne fatto dalla Direzione delle Ferrovie per conto del Comune.

Ora tale dichiarazione è in aperto contrasto con quanto venne deliberato nelle riunioni tenutesi a quello scopo in questa Città fra i rappresentanti del Comune, della Camera di Commercio e della Direzione delle Ferrovie.

Difatti nell'adunanza del 14 maggio 1907, che ebbe luogo nei locali di questa Camera di Commercio, ed alla quale parteciparono il sottoscritto, il cav. Berrini Direttore Compartimentale di Torino, il Sindaco della Città comm. Pirinoli, l'ing. Candellero dell'Ufficio Costruzioni di Torino, l'ing. Carini e l'ing. Girard dell'Ufficio Manutenzioni e Costruzioni di Cuneo, il cav. ing. Berrini, per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, prendeva formale impegno:

a) Di fare procedere ad uno studio completo di sistemazione della Stazione attuale per un ingrandimento decoroso della Città e tenuto conto di tutte le esigenze del traffico delle linee Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza, quando esse abbiano pieno sviluppo;

b) Di fare allestire un progetto di massima di Stazione sull'altipiano nell'area segnata sul nuovo piano regolatore della

Città con allacciamento di tutte le attuali linee e con prosecuzione diretta per Borgo S. Dalmazzo, scegliendo il tracciato più economico, escludendo solo l'allacciamento di Mondovì e Boves, le cui linee farebbero capo all'attuale Stazione.

Appare quindi chiaramente l'impegno assunto per conto dell'Amministrazione dello Stato dall'ing. Berrini di procedere allo studio in parola senza alcuna allusione all'Amministrazione Comunale di Cuneo.

Ma a prescindere dal fatto che nelle trattative condotte dal sottoscritto coll'ing. Berrini, si presero le mosse esclusivamente dal concetto che lo studio della questione di cui è caso era di spettanza della Direzione delle Ferrovie, trattandosi di una questione che trascende i confini angusti di interesse locale, per diventare, data la grande importanza delle linee che fanno e che faranno capo alla Stazione di Cuneo, la cui infelice giacitura è generalmente ammessa, una questione di interesse generale, sta il fatto che, nel successivo convegno del del 16 ottobre stesso anno, la Direzione delle Ferrovie veniva a ribadire la convinzione in tutti legittimamente formatasi che lo studio del progetto sarebbe stato fatto per esclusivo suo conto. Difatti in tale convegno che ebbe luogo a Torino ed a cui presero parte il cav. ing. Berrini rappresentante la Direzione Generale delle Ferrovie, il cav. dott. Bertoldi R. Commissario del Municipio di Cuneo col Segretario Capo cav. Ballario, il cav. avv. Marco Cassin Presidente della Camera di Commercio di Cuneo e l'ing. Pechini Attilio residente in Cuneo, si presero le seguenti deliberazioni:

1. Il sig. cav. ing. Berrini, per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si obbligava:

a) di fare iniziare sollecitamente uno studio completo, per quanto possibile dettagliato, del progetto per il trasporto della Stazione sull'altipiano sulla zona indicata nel nuovo piano regolatore della Città con allacciamento di tutte le attuali linee;

b) di assumere *a carico dell'Amministrazione Ferroviaria tutte le spese relative allo studio del progetto di cui è caso*, ad eccezione di quanto è detto al N. 2.

Il qual punto 2 comprendeva l'impegno assunto di fornire due geometri e quattro canneggiatori e tutti gli elementi e studi precedentemente fatti dal Municipio di Cuneo.

È di cristallina evidenza perciò che il progetto di cui trattasi non è stato punto fatto per conto del Comune di Cuneo, ma per mettere l'Amministrazione Ferroviaria unicamente in grado di constatare quale carico le avrebbe portato la spesa stessa, tenuto conto del complesso problema da risolvere e mettendo in confronto tale spesa coi milioni che sarebbero occorsi per sistemare l'infelice attuale Stazione posta in una giacitura assai pericolosa per la sicurezza delle comunicazioni di Torino con Nizza e viceversa.

E che si trattasse di un problema estraneo ai particolari vantaggi che Cuneo potrebbe ritrarne ed alle speciali esigenze della Città, risulta ancora dalla circostanza che al convegno di Torino, di fronte alla proposta avanzata dal cav. Bertoldi e dal cav. Cassin di far convergere sull'altipiano la strada nazionale Cuneo-Prazzo, la strada provinciale Cuneo-Torino e le tramvie locali, l'ing. Berrini rispondeva che lo studiare il problema sotto tale punto di vista lo renderebbe assai più costoso, e che quindi conveniva meglio svolgere il progetto in relazione alle *sole esigenze ferroviarie, salvo di modificarlo con varianti quando dalla Provincia, dalle Tramvie o da altri Enti interessati venissero fatte richieste concrete, con offerta di concorso tale da giustificare la presa in considerazione.*

È lecito quindi e logico dedurne che, se l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato si mostrava tanto preoccupata di restringere la portata finanziaria del progetto, si è perchè era convinzione precisa e giustificata, sua ed altrui, che tale progetto e la sua esecuzione dovessero farsi a suo carico esclusivo; altrimenti non si potrebbe nemmeno spiegare la succes-

siva subordinazione dell'ampliamento dello studio all'eventualità di concorso da parte degli interessati.

Rimane quindi assodato che l'esecuzione del progetto per il trasporto della Stazione Ferroviaria di Cuneo sull'altipiano deve farsi per conto dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e perciò la Camera di Commercio ed il Comune di Cuneo vivamente protestano contro la dichiarazione che lo studio del progetto sia stato fatto per conto del Comune di Cuneo.

Il vero è tutto l'opposto.

E la nostra formale e legittima protesta è tanto più necessaria in quanto mal si tenta di rimpicciolire i termini di una questione veramente grande ed essenziale per l'incremento dell'economia locale e generale, di disconoscere l'importanza di un problema, la cui risoluzione va esclusivamente fatta appuntando lo sguardo verso l'avvenire.

Nel Circondario di Cuneo l'evoluzione industriale è ancora nel periodo di elaborazione; non ancora si è prodotto quel magnifico slancio verso forme più progredite di economia industriale che altrove ha raggiunto vette eccelse; ma pur tuttavia esistono in questa regione le condizioni più favorevoli e già una efficace preparazione si va esplicando perchè tale slancio si manifesti.

E difatti la Camera di Commercio vede non lontano il giorno in cui, oltre a tutte le altre forze disponibili della Stura e del Gesso, i 40.000 cavalli di forza che il torrente Macra può sviluppare, a seconda del progetto che le Meridionali stanno allestendo, avranno in questa regione razionale sfruttamento e daranno vita ad industrie fiorenti e saranno fonte di ricchezza e di benessere; ma tale favorevole condizione di cose non potrà avverarsi, o sarà ostacolata in ogni modo se Cuneo non verrà dotata di una Stazione comoda, ampia e capace di soddisfare le cresciute esigenze.

A tale scopo non può rispondere qualsiasi preoccupazione di allargamento della Stazione attuale; posta sui greti del

Gesso, essa non è suscettibile di ampliamento e tutte le opere che vi saranno fatte, tutte le somme che vi saranno profuse, non risolveranno assolutamente il grave problema che abbiamo enunciato; problema che si affaccierà minaccioso quando, aperta all'esercizio la Cuneo-Nizza, si intensificheranno le correnti di traffico da essa alimentate e si renderà tanto più necessario che fra Torino e Nizza si evitino le difficoltà di un tracciato tortuoso e stentato, quale è quello caratterizzato dal tratto Centallo-Borgo S. Dalmazzo, colla discesa disastrosa alla Stazione di Cuneo, col transito sul ponte attuale sul torrente Gesso e conseguente risalita sull'altipiano.

Tutto ciò viene evitato col trasporto della Stazione e mantenendo in alto, come appunto venne studiato nel progetto che la Direzione delle Ferrovie ha allestito per sè, per le inevitabili emergenze del traffico, perchè la linea Torino-Nizza risponda alle sue vere esigenze.

È dunque vero effetto di errore materiale l'avere accennato che lo studio della Stazione fu eseguito per conto del Comune di Cuneo, mentre la cosa è totalmente diversa come abbiamo dimostrato.

La Camera ed il Comune di Cuneo confidano che le ragioni addotte nel presente memoriale saranno tenute nella debita considerazione e che, posta la questione nei suoi termini veri e precisi, cotesta on. Direzione vorrà sollecitamente risolverla nel modo indicato.

Colla maggiore osservanza

Il Presidente della Camera di Commercio di Cuneo
CASSIN

Il Sindaco di Cuneo
FRESIA

Allegato F.

CHAMBRE DE COMMERCE
de Nice

Nice, le 8 février 1912.

Le Président de la Chambre de Commerce de Nice

à Monsieur le Président de la Chambre de Commerce de Cuneo.

Monsieur le Président,

En réponse à votre lettre du 2 février nous vous informons que la Cie P. L. M. semble avoir modifié son attitude et nous pensons que, maintenant, les travaux d'ensemble de la ligne vont être poussés très activement.

On a déjà adjugé la moitié du souterrain de Brauss et l'autre moitié le sera le mois prochain. Celui de Grazian doit suivre de près, de telle sorte que les travaux importants et longs seront tous mis en exécution avant la fin de 1912.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

6/05/03
CAMERA DI COMMERCIO I.A.A. - CUNEO
BIBLIOTECA

LE PRÉSIDENT
A. DURANDY