

LINEA CUNEO – VENTIMIGLIA

Il nuovo tronco Vernante – Limone

Non riuscirà discaro ai nostri lettori l'aver alcune notizie e dati intorno al nuovo tronco ferroviario Vernante-Limone di cui domani si festeggia l'apertura e che dopo domani verrà definitivamente aperto all'esercizio per tutti i servizi.

La costruzione del tronco ferroviario Venante – Limone segna una delle più splendide pagine del libro d'oro dell'ingegneria moderna, vuoi per le innumeri difficoltà che vennero vinte vittoriosamente, vuoi per la importanza e bellezza delle opere eseguite.

Secondo la vera suddivisione dei tronchi, al quarto principierebbe solo al di fuori della galleria Elicoidale e precisamente prima del grande viadotto sul Rivoira; però essendosi aperta all'esercizio l'anno passato la linea soltanto fino alla stazione di Vernante, la restante porzione del terzo tronco va ad unirsi necessariamente al quarto e ne diviene ora parte integrante. Pertanto piglieremo le mosse dalla stazione di Vernante per dare una descrizione non certo artistica e romantica come quella precedentemente data da un brioso collega di un giornale torinese, mesi or sono, ma invece alquanto più esatta e quale realmente emerge da dati di fatto e dalla maggiore esattezza che fu nostra cura di procurarci.

Appena fuori dalla stazione di Vernante e proseguendo verso Limone, s'incontra la galleria *Tetti chiesa*, che ha servito provvisoriamente da rimessa macchine, lunga m. 146 con una pendenza in ascesa del 25 p. 1000. Appena usciti da questa galleria, dopo un brevissimo percorso all'aperto eccoci all'imbocco della galleria Elicoidale lunga m. 1502.25 una delle opere più importanti e sorprendenti del nuovo tronco, la quale unitamente al grande viadotto a 15 archi di cui 14 di m. 15 di luce ed uno di m. 23 sul vallone Rivoira, forma anche per un profano qualsiasi un quadro imponente e maestoso, il quale dà esatta idea di ciò che possa l'umano ingegno.

Si entra in galleria Elicoidale ai piedi del viadotto incrociandosi con l'asse del medesimo, e passandovi sopra invece all'uscita della galleria: superando nell'elica completa fatta nell'interno del monte e con una pendenza costante del 20 p. 1000 un'altezza di m. 29.03 e non già di 40 come altri erroneamente disse. L'imponente viadotto ha un'altezza massima sul terreno di m 40, circa è costruito in curva e contro curva ed ha una lunghezza di m. 300 da una spalla all'altra.

Viene subito dopo il viadotto Rivoira la galleria omonima di m. 246.12 divisa da quella di Noceto e S. Lucia lunga m. 133.57, da un ponte a tre archi di m. 12 di luce al quale è unito un sotto passaggio di m. 3.

Appena fuori della galleria S. Lucia la linea passa un ponte a sei archi di m. 8 di luce con un muro di sostegno a valle di m. 150.36, quindi un altro ponte a quattro archi dei quali due di m. 8 e due di m. 12.50 di luce, addentrandosi poscia nella galleria Marino lunga metri 186.561.

All'uscita di detta galleria havvi un ponte a tre archi di m. 11 di luce con un muro di sostegno a valle di m. 64.80.

La linea entra quindi nella galleria Mezzavia lunga m. 423.05, e dopo avere all'uscita della medesima attraversato un ponte a due archi di m. 10 di luce, penetra nella galleria Boglia, la più importante del tronco (l'Elicoidale come si dà appartiene al 3° tronco) sia per la sua lunghezza di m. 1079.44, sia per le difficoltà tecniche incontratesi nella sua costruzione, stante l'acqua in grandissima copia rinvenuta durante la sua perforazione e per la quale occorsero speciali provvedimenti. Questa galleria non è punto in curva e contro curva come venne detto da altri, ma ad una sol curva.

Un ponte a cinque archi, due dei quali di m. 6 e tre di m. 10 di luce sta tra lo sbocco della Boglia e l'imbocco della galleria Cresta Morina lunga m. 329.15. esce la linea da questa galleria e passa sopra un bellissimo ponte a dodici archi di m. 10 di luce al quale va unito un muro di sostegno a

valle di m. 248.50; mentre altro muro pure a valle di m. 111 sta prima dell'imbocco della galleria Rocciaia, ultima del tronco, e lunga soli m. 104.81.

Dopo altro muro di sostegno a valle di m. 147.60 si trova un ponte a quattro archi di m. 8 di luce susseguito pressoché immediatamente da altro ponte ad otto archi di m 8 di luce, dopo il quale havvi la stazione di Limone su di un piano orizzontale di m. 500.

Le livellette dallo sbocco della Elicoidale all'orizzontale della stazione sono del 26 p. 1000 per m 3300, del 23 p. 1000 per m 1622 in ascesa sempre, cotalché essendo la quota di livello all'origine del tronco di m. 854.86, e quella della stazione di Limone di m. 1003.54 (e non di m. 1015 come il più volte citato collega erroneamente affermava) durante l'intero percorso, in detto 4° tronco si guadagnano in elevazione m. 148.68.

La stazione consta di un fabbricato viaggiatori, di un magazzino merci, dei cessi, di un rifornitore, di una rimessa macchine e di un piano caricatore militare.

Lungo il tronco poi vennero costrutti n. 5 caselli compreso quello ultimamente eretto nel piazzale stesso della stazione. Altre opere d'arte minori occorsero lungo il percorso ferroviario come acquedotti e sottopassaggi che non si ritiene opportuno in questo rapido cenno di distinguere partitamente.

Tutta la linea corre a mezza costa della montagna a destra del Vermenagna ed è come già abbiamo detto un'ardita sfida alla natura di quei luoghi scoscesi, i quali se possono essere sostenuti da muri, non lo potrebbero però da *trincee* come il nostro brillante confratello torinese succitato ebbe mesi sono ad affermare, stanteché le *trincee* per il solo fatto di essere tali, invece di sostenere hanno bisogno molte volte di essere sostenute, con opportuni rivestimenti, esser medesime.

Dal paese di Limone s'accederà alla stazione omonima mediante una strada carrozzabile di m. 5 di larghezza che si svolgerà sopra terreni di proprietà governativa, dietro richiesta inoltrata da quel Comune, ed accolta favorevolmente dal Ministero dei L. P. La spesa di costruzione di detta strada sarà totalmente a carico del Comune suddetto come da opportuna convenzione stipulatasi nel corrente mese.

Un cenno circa l'armamento del tronco 4°. – Venne adottato il tipo I ferrovie complementari, con guidi di acciaio di m. 9 poggiate su traversi di rovere di m. 2.40 di lunghezza.

Mentre da Cuneo a Robilante l'armamento venne eseguito a posa ordinaria, essendoché la linea fino a quella stazione non superando la pendenza del 15 p. 1000 venne considerata di pianura. Da Robilante a Vernante e per tutto il 4° tronco, si armò la linea in modo speciale, cioè ponendo 11 traversi per ogni comparto, tutti muniti delle relative piastre di fondo.

Tutti i meccanismi fissi escono dalle Officine Nazionali della vicina Savigliano; fornì la bilancia a ponte della stazione di Limone la ditta Antonio Opessi di Torino (che pose in opera tutte le bilance nelle precedenti stazioni) e i materiali di armamento provengono dalle ditte Ratto e Gillet, ed i deviatoi vennero forniti dalla Società Veneta di Impresa e Costruzioni pubbliche.

Tutti gli studi dell'intera linea Cuneo Ventimiglia vennero eseguiti dalla direzione tecnica governativa facente parte del locale ufficio del Genio Civile, il quale aveva a capo il valente ed egregio com. ing. Delfino attualmente Ispettore al Ministero dei Lavori Pubblici.

Coadiuvavano quel distinto funzionario tecnici valenti primo fra i quali l'ingegnere Luigi Pollini ora capo stazione principale alla divisione Costruzioni della linea Parma Spezia. Ultimati gli studi, la stessa direzione tecnica redigeva i relativi progetti di esecuzione, consegnati quindi nell'agosto 1886 alla subentrante Amministrazione Ferroviaria Mediterranea, che assumeva la costruzione della linea a rimborso di spesa ed in forza delle convenzioni ferroviarie andate in vigore col 1° aprile dell'anno succitato.

In seguito ad avvenimenti che qui è inutile l'accennare, alla predetta Amministrazione Ferroviaria il governo limitava di poi la concessione di costruzione della Cuneo-Ventimiglia, alla tratta Cuneo-Limone, suddivisa per ragioni tecniche in quattro tronchi, l'ultimo dei quali è per lo appunto quello che si inaugura domani.

Per la Mediterranea, dirigevano pertanto gl'importanti lavori di tutta la tratta in parola successivamente i Capi divisione ing. Gaggi (attualmente ingegnere capo della Cuneo Saluzzo) e ingegnere Rebuffo, tuttora quest'ultimo a capo della locale divisione costruzioni.

I capi sezione principali ing. Sig. Cauda, Steffenini, Boucheron, i capi sezioni ingegneri sig. Durando e Agnelli, i capi riparto Villa, Baiardi e Meccio ed altri ingegneri ed aiutanti ed assistenti concorsero tutti con l'opera indefessa ed intelligente all'ottima riuscita dei lavori importantissimi che vennero eseguiti da Vernante a Limone, tra cui la galleria Elicoidale ed il grande Viadotto Rivoira, ai quali attesero particolarmente alla prima il Capo Riparto sig. Villa ed al secondo il Capo Sezione sig. Agnelli.

Durante la costruzione del 4° tronco fuvvi sempre in Vernante un ufficio staccato di sezione.

L'impresa Angelo cav. Delvecchio deliberataria dei lavori in parola e l'impresa Quaglino per ciò che spetta all'armamento della linea meritano un elogio sincero per avere portato a termine ed in modo conveniente i lavori sopra indicati.

Per l'impresa Delvecchio ai lavori stessi soprintendevano gli ingegneri Arduini, Muzzani, Rovea e Marengo.

La consegna dei lavori all'impresa venne effettuata il 25 giugno 1886. La visita di ricognizione ebbe luogo come a tempo venne annunciato il 20 corrente, epoca da cui ha principio l'anno di manutenzione del tronco per conto dell'impresa a tenore di contratto.

n. 126 – 1/2 giugno 1891

LA INAUGURAZIONE DEL TRONCO VERNANTE - LIMONE

Una bella festa del lavoro

Dopo le brutte giornate regalateci dal maggio che poco conestava quest'anno il nome attribuitegli di "*mese dei fiori*" ieri mattina un magnifico sole dardeggiava tutti i suoi raggi da un cielo azzurro e scevro di nubi di male augurio.

La festa non poteva preannunciarsi adunque più *solenne* (ci si conceda la vecchia freddura) e fu con lieto animo che i numerosissimi invitati dell'Impresa Delvecchio e Municipio di Limone alla inaugurazione del tronco *Vernante – Limone*, scesero poco prima delle ore dieci alla stazione occupandone man mano pressochè interamente tutto il marciapiede interno in attesa del treno inaugurale che doveva alle 10.10 giungere da Torino. Intanto una fitta folla di curiosi si pigiava ai cancelli della stazione, mentre i baluardi di Gesso si coronavano pittorescamente di una variopinta siepe umana, tutti convenuti per godere l'arrivo e la partenza del treno sopracitato.

Un telegramma pervenuto al re della festa, l'egregio cav. Angelo Delvecchio, sempre in moto e con un bel sorriso sulle labbra di soddisfazione ben giustificata, annunciava essere partite da Torino ben 115 persone col treno inaugurale, tra cui le principali personalità politiche, primo l'on. Buttini sottosegretario di Stato dei Lavori Pubblici, ed altri personaggi ragguardevoli, nonché un compatto manipolo di pubblicisti convenuti oltre che da Torino, da Roma e dalla lontana Partenope.

Pensando a quelle 115 persone che occupavano già il treno, v'erano taluni che principiavano a guardare con occhio melanconico il battaglione schieratosi sull'asfalto del marciapiede, pronto a dare la scalata al treno sopravvegnete, e pensavano, stranamente preoccupati: "Ci sarà posto per tutti"?

Ma l'impresa Delvecchio aveva preveduto saggiamente in tempo, e quando lanciando all'aria un lungo sibilo, mentre la nostra musica intuonava una lieta marcia, giunse l'atteso treno, si potè mirare un lungo seguito di carrozze svolgentisi nella curva precedente la stazione come un colossale colubro dalle mobili spire, capace di accogliere il battaglione rinforzato dagli arrivati col treno di Mondovì, pronto e in assetto di marcia.

Strette di mano, saluti ufficiali e amichevoli, uno scambio rapidissimo di frasi incrociantisi tra gli arrivati e quelli che salivano a prendere posto, poi un fischio ancora e mentre da carrozza apposta

odensi uscire le note di un ballabile eseguito dalla musica cittadina che viaggia con lei, il lungo treno si muove tirato da due macchine e ben presto ci lasciamo addietro Cuneo addentrandoci nella lunga trincea Mellana e sorpassando senza fermarci Boves per fare una breve sosta a Borgo San Dalmazzo, onde dare la via libera ad un treno discendente. Al Borgo ci riceve la musica e pressochè tutta la popolazione li presente. La stazione è imbandierata e lo sono pure tutte le altre della linea.

Si oltrepassa Roccavione e Robilante di dove la linea fino a quel punto facile ed a mite pendenza che non supera il 13 p. mille acquista tutti i caratteri di linea di montagna crescendo in ascesa fino a Vernante al punto di raggiungere il 25 p. 1000.

Cominciamo a percorrere la stupenda vallata del Vermenagna sempre a mezza costa, seguendo tutte le sinuosità ed i serpeggiamenti della valle, e per ben cinque volte addentrandoci nelle viscere delle montagne, sempre ammirando nuovi panorama ad ogni sbocco di galleria, sempre circondati dal verde smeraldo dei prati irrigui tempestati di fiorellini; cogli occhi allietati dal verde più cupo dei fronzuti castagni ombreggianti le falde dei monti vicini. Un'orgia di verde per tutti gli occhi, un'orgia di aria pura ossigenata per i polmoni.

Ed eccoci a Vernante di dove si stacca la nuova linea, dove le pendenze giungono al 26 p. 1000, ecco superata la breve galleria Tetti Chiesa, eccoci finalmente alle due grandi opere che sono il *clou* di tutti i quattro tronchi della Cuneo Ventimiglia, intendiamo della Elicoidale e del grande Viadotto Rivoira. Molti vedendo l'immane mole di pietra ergentesi a 45 metri al di sopra ed abbracciante tutto il vallone, non si capacitano li per li come sia possibile che si debba passare la sopra e tra pochi minuti, eppure giunti all'ultima arcata del viadotto, quella di m. 23 di luce, eccoci penetrati nella elicoidale, la quale svolgendosi nelle viscere del monte ci porterà dopo quattro minuti sul magnifico viadotto. E qui ci cade proposito una digressione. Ieri l'altro nel cenno tecnico pubblicato del tronco, abbiamo detto che la Elicoidale supera un'altezza di m. 29.03. questa cifra è da intendersi per il percorso puramente in galleria, che volendo invece indicare il dislivello che corre da ferro a ferro nel punto in cui la linea attraversa ai piedi del viadotto l'asse del medesimo, e quella parte dell'elica che si svolge fuori galleria per raggiungere l'ora citato viadotto, allora si raggiunge la cifra di metri 46.

E qui chiudiamo la necessaria digressione.

Nel nostro scomparto, visto che ci si fa attraversare l'elicoidale al buio, facciamo un imponente consumo di cerini, alla cui luce un egregio signore tira fuori di tasca una bussola per riconoscere dalla deviazione dell'ago magnetico, la curva della galleria. Ma i scuotimenti del treno fanno ballare all'ago un trescone completo, e si esce a "*riveder il sole*" avendo mercè la bussola, perduto completamente la medesima. Passiamo sul viadotto di dove con raccapriccio si mira dai fortunati possessori dell'*angolo* e quindi padroni del finestrino, l'abisso che sta sotto; poi una galleria cui segue un viadotto al quale tien dietro una galleria; una fantasmagoria continua alternata di tenebre e luce; una visione della vallata dove laggiù perduto come un nastro argento spumeggia il Vermenagna, mentre una striscia biancastra segna, seguendo il torrente, la via Nazionale, un ultimo tuffo nella notte, poi la valle si apre, l'orizzonte si allarga i tetti di ardesia lucenti al sole di Limone si spiegano in fondo, un fischio ancora potente quasi di conquista mandato dal duplice mostro di ferro e fuoco e la stazione di Limone tutta pavesata a festa, adorna di pennoni variopinti, di orifiamma, ci accoglie.

Notiamo oltre al Sindaco signor Viale Giuseppe, i membri del Consiglio, e la società Operaia con bandiera, una schiera gentile di signore, un gruppo di ufficiali di artiglieria, molto popolo distribuito anche pittorescamente sulle scarpate dei monti sovrastanti la stazione, mentre una fola immensa occupa tutta la strada che scende al paese. La strada venne improvvisata per la occorrenza.

Possiamo adunque unirici all'interminabile corteo che con la musica in testa scende al paese dove il Municipio offre il vermouth. La musica suona, le campane squillano allegramente a festa, non v'ha casa che non abbia tutte le finestre imbandierate, il movimento è straordinario l'animazione immensa.

Un arco trionfale di verzura sta all'ingresso del paese. In mezzo al frontone v'ha la iscrizione seguente:

In questo giorno 31 maggio 1891 – Limone Piemonte – inaugurazione del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia – monumento insigne d'italiano ardimento, di scienza e lavoro – porge un solenne ringraziamento alli benemeriti promotori – plaude alla ed esecutori – inneggia all'Italia ed al Re – La popolazione Limontina.

Sulla porta del palazzo municipale un'altra epigrafe:

All'illustri ospiti qui oggi convenuti – porgono un affettuoso riverente saluto, la popolazione ed il municipio limonese – traendo dall'apertura della ferrovia di civiltà – auspicio di più frequenti relazioni con le altre regioni de' forte Piemonte – e di progresso morale de' popoli – 31 maggio 1891.

Queste due belle epigrafi sono del Segretario Signor Viale.

Mentre la musica suona un'ultima marcia sulla piazza, crediamo opportuno di retrocedere per vedere di conquistare al tavolo della stampa un posto favorevole.

Diamo un'occhiata al locale del banchetto ed alla disposizione delle mense. Una tavola a ferro di cavallo è eretta nel magazzino merci tutto ornato da trofei di bandiere e di drappi multicolori. Nel padiglione che segue subito questo locale, egregiamente addobbato e tappezzato interamente di stoffe dai colori nazionali, sono tre lunghissime tavole parallele.

Tutti gli addobbi sono opera del ben noto Allasia di Fossano. Dalle ampie porte laterali a sinistra del magazzino merci si scende al marciapiede, trasformato in galleria dove la nostra brava musica prende posto.

Le cucine ed il servizio sono a destra del locale suddetto, sotto una capace tenda.

Le mense sono allestite con quel buon gusto e con quella eleganza che è privativa della Barra di Ferro. Un elegante *menu*, lavoro del Dassetto, ci dà l'elenco appetitoso delle vivande: Antipasto – Zuppa all'Italiana – Piatto assortito – Filetto bue con verdura – Trota salsa olandese – Cervo al maderà – Quaglie alla Vercelese – Patè con gelatina – Ghiacciato – Frutta e Formaggio: Vini – Moscato spumante; dolcetto; barolo vecchio; champagne. Dessert – Caffè.

L'ottimo dolcetto è fornito dal Puri, il servizio di caffè ed il dolce (ghiacciato) sono del Ferrero proprietario del Caffè di Città.

A poco a poco i 274 convitati invadono il locale e prendono posto.

Notiamo qualche nome di coloro che siedono alla tavola d'onore, chiediamo poi anticipatamente venia degli errori ed omissioni in cui facilmente possiamo essere caduti.

Al centro della tavola sta S.E. l'on. Buttini, il quale ha alla sua destra il senatore Riberi, ed alla sinistra il sindaco di Limone signor Viale Giuseppe. Vengono poi disposti ai due lati, l'on. Chiesa, il Comm. Stanzanil il Generale di Divisione comm. Ricci, l'on. Bruntalli, l'ing. Cav. Cornetti, cav. Avv. Soldati direttore Credito Industriale Torino, ing. Cav. Pessa, cav. Delvecchio Angelo, commentatore Spreatico, cav. Dott. Bocca sindaco Cuneo, cav. Avv. Comino sindaco Mondovì, senatore Voli sindaco Torino, comm. Arnour Prefetto, Generale comm. Tonini, on. Delvecchio. Comm. Lanfranchi, comm. Ing. Delfino, comm. Bollero direttore Banca Nazionale Torino, ing. Rebuffo capo Divisione, avv. Giriodi presidente Deputazione provinciale, on. Gianolio, comm. Frescot, cav. Ing. Boni, on. Roux, comm. Ajello presidente Camera Commercio Torino, cav. Soldati, cav. Ing. Barone, Conte comm. Pinelli procuratore generale, l'ex deputato Galimberti, comm. Savio sostituto procuratore generale, comandante forti di Tenda, Maggiore Carabinieri, cav. Garelli sostituto procuratore generale.

Seguono Sindaci vallate, di Boves e di Bastia, Giunta comunale di Cuneo, ing. Goggi capo ufficio linea Cuneo – Saluzzo, ingegneri Mediterranea costruttori della linea, ingegneri ispettorato, autorità civili della provincia etc. etc. più una larga rappresentanza della stampa.

Del come abbia proceduto il pranzo, abbiamo uditi gli elogi fatti da tante egregie persone abituati ai grandi banchetti. Alta squisitezza delle vivande e dei vini, e per l'inappuntabile servizio rapidamente e ordinatamente fatto. È quindi con vera compiacenza che rivolgiamo alla signora Falcione e figlio un bravo di cuore, per aver saputo tener alto il nome già si noto del primo albergo di questa nostra città. Ed altra compiacenza provammo per i caldi applausi riscossi dalla nostra

brava musica cittadina, la quale eseguiva durante il banchetto scelti pezzi, come da elegante programma e lavoro anche questo del Dassetto distribuitici.

Oltre agli applausi, l'egregio maestro Barretta ebbe l'onore di essere complimentato da S. E. Buttini, il quale volle conoscerlo personalmente.

Ed eccoci allo *champagne*; e mentre l'*eterno femminino*, rappresentato da gentili signore, fa capolino da una porta e penetra poscia nella, chiamiamola così sala; mentre odonsi i primi scoppiettii dei turaccioli che saltano in aria, principia la serie dei discorsi e dei brindisi.

S'alza per primo il Senatore Riberi.

Dicesi lieto dell'incarico avuto dal municipio di Limone, suo luogo natale di porgere il saluto a quanti convennero alla festa. Ringrazia anzitutto l'on. Buttini, illustre figlio di questa provincia, e che tanto operò per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia; ringrazia i Deputati, i personaggi che sostengono pubbliche cariche i rappresentanti della scienza, delle arti e industrie, la stampa infaticabile nel sacerdozio a favore della civiltà.

Fa voti che l'importante linea prosegua presto verso Nizza, lembo di terra staccato ora dalla madre patria. Sarà lieto quando vedrà il Sindaco di Torino stringere la mano ai Sindaci delle vallate oltre colle di Tenda.

Parla dei commerci di Limone, fa la storia ab imo della ferrovia; ricorda Giuseppe Biancheri caldo fautore della stessa, i defunti senatore Borelli e ministro Depretis. Parla degli splendidi lavori del tronco inauguratosi e porta un caldo brindisi all'ing. Comm. Delfino autore degli studi e progetti della linea. Porta un saluto all'impresa esecutrice delle opere, agli operai modesti ed umili. Vede vaporiera immobile lì in stazione, spera che presto continuerà suo viaggio verso la terra dei fiori, e che un'era di pace sorga tra l'Italia e la Francia. (Applausi).

Apriamo una parentesi per accennare ad una omissione rilevante il cui oratore è caduto nel portare il saluto a tanti egregi uomini. Perché non una parola degli ingegneri della Mediterranea che attuarono i progetti dell'ing. Delfino, ed ai quali si deve lo splendido risultato ottenuto? E qui chiudiamo.

L'avv. Giriodi¹ parla a nome di questa provincia quale presidente della deputazione provinciale. Dicesi lieto che S. E. Buttini che è pur vice-presidente del Consiglio provinciale, si trovi presente alla festa; così egli può esprimergli il voto che giacché i progetti di questi tronchi ed i contratti sono fatti, si eseguiscano presto in modo che il fischio della vaporiera echeggi per le vallate oltre il colle di Tenda. Saluta l'impresa che egli, come capo di questa Provincia come vi appartiene il comm. Delfino. Beve a quanti cooperarono all'attuazione della linea. (Applausi).

S.E. l'on. Buttini sorge a parlare pronunciando un discorso in forma elettissima. Porge anzitutto un saluto ai rappresentanti del Comune di Limone ed all'impresa Delvecchio, e li ringrazia entrambi a nome del Governo e del Ministro dei Lavori Pubblici on. Branca, il quale, qualora non fosse stato trattenuto dalla prossima discussione del bilancio che acquista una grande importanza per l'attuale programma di economie, avrebbe avuto caro di presenziare la bellissima festa.

Ed egli avrebbe desiderato che il ministro venisse, perché potesse mirare che in questa provincia si procede sempre verso la meta *excelsior* (applausi).

Il ministro ha però promesso di vi visitare questi luoghi nella estate prossima.

Porta un altro saluto, quello di Giuseppe Biancheri.

Il senatore Riberi e il comm. Giriodi parlarono dell'affetto che egli nutre per questi luoghi; ciò lo obbliga a sfogliare il libro dei ricordi ed a rammentare il viaggio pedestre fatto da adolescente per istruzione per queste montagne. Fu in quel tempo che lesse in un bel libro, quale fosse il valore guerriero di questi abitanti.

Rammenta che due principi di casa Savoia senza coraggioso aiuto Limontini sarebbero periti, vittime della tempesta sul colle di Tenda.

Accenna ai tentativi fatti dai nostri antenati per tentare il traforo del colle, e cita date 1784 e durante regno Carlo Emanuele.

Parla dello sviluppo delle ferrovie in cui solo, questi accingevansi alla grande opera del Cenisio.

¹ L'avv. Giriodi parlò solo a nome della Provincia; al Prefetto Amour e giustizia riconoscere essergli ben noto il proverbio, che se la parola è d'argento e talvolta è anche meno, il silenzio è d'oro.

E dal 1856 in cui visitò questi luoghi egli vi tornava nel 1883 all'apertura della galleria per cui passa ora la via Nazionale.

Dopo quel grandioso lavoro cui attese l'ing. Delfino, si ventilò il progetto della ferrovia che, fino a Limone oggi è un fatto compiuto.

È lieto di aver sentito fare l'augurio che questa ferrovia non abbia qui ad arrestarsi.

Egli condivide pienamente desideri queste popolazioni. Si accennò anche a uno stato di lentezza nei lavori del 5° tronco; egli assicura che nulla si ometterà a che siano compiuti nel termine prestabilito. (applausi). Brinda all'ospitale Limone, e con molto spirito, al bel sesso che si è collocato così vicino a lui da fargli perdere quasi la bussola. (ilarità, applausi).

Brinda a Delfino ed a Delvecchio, quest'ultimo deve provare oggi la uguale compiacenza nel veder compiute le opere che prova il padre quando al prole diletta è completamente educata (Applausi).

Ricordando defunti, accenna al senatore Ranco.

Beve al trionfo del genio tecnico italiano che si è manifestato in tante opere come quelle che oggi si festeggiano, e spera affermarsi anche col traforo galleria di Tenda.

Augura cessino presto le cause che arrestano genio tecnico italiano, che ora non può spiccare arditamente il volo, dovendosi occupare di ciò che costano le opere e di ciò che si può spendere, allungando il tempo del compimento lavori.

Augura instauramento finanza. Però se per un certo tempo non si potrà vedere completato tutto il progetto della Cuneo Ventimiglia, spera non sia lontano il giorno che al di là del Colle di Tenda si faccia un'altra festa come la presente, e che un evviva al Re e alla Regina echeggi sonoro per queste vallate. (Applausi prolungati e vivissimi).

Parla l'on. Roux a nome dei Colleghi del Collegio; saluta Limone, cita i nomi di Brunet, Binacheri, Borelli, Riberi, saluta operai che attesero lavori linea.

Parlando della famiglia Delvecchio dice che per le battaglie della Indipendenza Pietro Delvecchio vestì la camicia rossa, oggi in pace il fratello Angelo è costruttore di opere insigni. Parla del valore dei nostri antenati e lo confronta con opera moderni. Ricorda catastrofe Saccarello.

Scioglie un inno all'amicizia della Francia con l'Italia e si augura che la sorella latina scenda alla patria di Garibaldi portando il patto di pace. Ricordando che 32 anni or sono V. Emanuele era fatto caporale degli zuavi, rinnova auguri di pace tra le due nazioni. (Applausi).

Il deputato Delvecchio parla anzitutto per incarico dell'ingegnere Delfino, il quale dichiara che se i suoi progetti della linea attuale vennero eseguiti, lo si deve ai valenti ingegneri della Società Mediterranea che diressero i lavori dal 1886 ad oggi. (Benissimo, applausi).

A nome poi del fratello e suo, sente il dovere di ringraziare i valenti collaboratori e sostenitori che li sorressero nei momenti i più difficili. (Applausi).

Il senatore Voli sindaco id Torino con quella spontaneità e facilità di parola e con la smagliante e immaginosa frase che gli è abituale, pronuncia un discorso spesso interrotto dagli applausi. Dice che col cuore, egli sindaco di Torino regale, ha da tempo stretta la mano al sindaco di Cuneo che il Carducci disse "*possente e paziente*" ed ai sindaci di queste vallate, di dove come i fiumi e i rivi scendenti dagli alti monti fecondano il piano, così dai monti scendono alle città le forti intelligenze.

Porta un saluto a Cuneo e Mondovì nelle persone dei Sindaci presenti, a Saluzzo nell'illustre suo figlio l'on. Buttini, ad Alba che ci manda l'eccellente barolo color di rubino.

Parla della sua antica amicizia con l'on. Buttini che gli permette anche se *Eccellenza*, di parlargli confidenzialmente. Erano tanto amici che un tempo si dissero i *fratelli siamesi*. L'aria dell'interesse sempre addimostrato dall'on. Buttini per la Cuneo-Ventimiglia, e al punto che in Consiglio provinciale lo si appellava *Buttini-Ferrovia*. Si augura proseguimento linea per Nizza. Difficoltà attuale non vuol dire impossibilità avvenire. Anche ieri il tempo era minaccioso, oggi irraggia uno splendido sole.

L'ing. Rebuffo parla in nome del personale tecnico mediterraneo cui era affidata la direzione dei lavori. Accenna alla smentita data dal progresso continuo dell'Italia, alla sciocca affermazione del *Lamartin* essere l'Italia la terra dei morti.

Pensando però a quanto operarono i padri, tocca alla gioventù di non arrestarsi, ma di onorare con l'opere la terra che dette i natali a Michelangelo ed a Leonardo da Vinci. (Applausi).

Il nostro egregio sindaco cav. Bocca porta il saluto di Cuneo a Limone, parla dell'importanza della ferrovia inaugurata rispetto al futuro suo proseguimento che sarà un gran passo verso la prosperità economica di questa regione. (Applauditissimo).

Chiude con un ringraziamento a quanti ebbero parole gentili su Cuneo, e saluta Nizza e la bella Provenza, ispiratrice della musa di Petrarca. (Nuovi applausi).

L'avv. Cassin a nome della Camera di Commercio di Cuneo, fa un augurio per il ristabilimento buoni rapporti commerciali con la Francia. (Applausi).

Avvicinandosi l'ora della partenza ci dirigiamo verso il treno, ma, vedi bel caso, il *crescite et multiplicare* si è avverato nei viaggiatori, cosicché fortunato chi può trovare un cantuccio. Noi ci stimiamo felici di prender posto in piedi sul ballatoio di una carrozza.

L'egr. cav. Angelo Delvecchio viaggia entro una garetta da frenatore, l'ing. Rebuffo nel carro bagagli, l'ing. Agnetti in macchina, ecc. ecc.

Buonumore e allegria su tutta la linea. La musica intona la marcia reale, il treno si muove e con un ultimo saluto a Limone ospitale, si riprende la via di Cuneo-Torino. Giunti sul viadotto Rivoira, il treno si ferma brevemente, e altrettanto fa, uscendo dalla elicoidale al piede del viadotto. Così si può ammirare l'opera grandiosa. Due fotografi dilettanti ne approfittano. Di poi con una velocità da treno diretto si vola senza una scossa (bravi il Quaglino il Teobaldo Benedetti armatori dalla linea) fino a Robilante dove si lascia una macchina, e quindi so corre a Cuneo, mettendoci 4 soli minuti da Boves. Qui arrivati scendiamo, scambiansi saluti cordiali con quanti proseguono per Torino, e la splendida giornata si finisce in casa Delvecchio con un ultimo bicchiere di squisito barolo.

All'impresa Delvecchio, al Municipio di Limone le nostre sentite grazie.