

---

**Atti della Società**  
**DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI**  
**IN TORINO**

---

**Verbale dell'Adunanza del 14 Aprile 1913**

ORDINE DEL GIORNO.

1. Sulla necessità di una Direttissima Torino-Genova-Roma e sui miglioramenti alla ferrovia del Cenisio. - Lettura del Socio Ing. Prof. Comm. D. Regis. — 2. Sulle modificazioni proposte alla legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità. - Relazione sommaria del Socio Ing. Prof. Cav. C. Tommasina. — 3. Proposte circa il progetto del nuovo Politecnico. — 4. Comunicazioni della Presidenza.

PRESIDENZA MAZZINI.

Sono presenti i Soci:

Angelucci — Antonelli — Audoli — Bermone — Boella Casimiro — Bonicelli — Borioli — Bottino Barzizza — Bruni — Gaboni — Gasabella — Cerruti — Chevalley — Chiaves Dino — Cocito — Corradini — Facchini — Francesetti — Francotto — Galassini — Ganna — Garello Guido — Gatti Giuseppe — Giovara — Girola — Icardi — Imola — Jorio — Mazzini — Mazzuchelli — Molli — Novelli — Nuvoli — Pagani Francesco D. — Panetti — Pigatti — Regis — Ricci Carlo Luigi — Roissard — Salvadori — Sardi — Sbarbaro — Silvestri — Strada Ernesto — Tedeschi Massimo — Thovez — Tommasina — Tournon — Vanni — Vicary.

Si apre la seduta alle ore 21,20. Il Segretario legge il verbale della seduta precedente. Non essendovi osservazioni il verbale è approvato.

Il Presidente, rammentando gli art. 17 e 7 dello Statuto, pone in votazione l'inserzione negli Atti della memoria sul piano regolatore di Torino; e l'Assemblea approva.

Prende in seguito la parola il Socio Prof. Regis per la sua comunicazione sulla direttissima Genova-Milano e sulla possibilità di un più diretto collegamento con Torino. Accenna alla speranza che la questione venga considerata in tutta la sua importanza, anche in rapporto alle comunicazioni italo-francesi per la via di Modane. Dimostra insussistenti le difficoltà opposte dai fautori dello sbocco di Rigoroso; ed osserva che le critiche fatte al progetto dell'Ing. Ronco non ne toccano l'intrinseco merito. L'Assemblea unanime accoglie con un lungo e caloroso applauso l'interessante lettura e il Presidente rivolge al Prof. Regis un vivo ringraziamento, a nome di tutti i presenti.

Il Prof. Regis avverte che è venuto a Torino il Sindaco di Voltaggio per gli opportuni accordi ed esprime l'augurio che la nostra Città possa, mercé l'opera concorde dei pubblici poteri, ottenere quanto si richiede.

I Consiglieri comunali Lavini e Avezzano, invitati all'adunanza, lodando la bella relazione Regis, promettono il loro appoggio; il secondo anzi afferma che tutti gli enti locali sono convinti della bontà del progetto Ronco. Francesetti nota che tale convinzione potrà venire notevolmente rafforzata dal voto della Società degli Ingegneri, corpo tecnico e perciò più d'ogni altro competente. Propone pertanto l'ordine del giorno seguente:

La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino plaudendo allo studio dell'Ing. Regis sulla direttissima Genova-Milano, in relazione alle comunicazioni fra Genova e Torino, nel quale è dimostrato che facendo sboccare a Carrosio invece che a Rigoroso la grande galleria di valico dell'Appennino, senza pregiudicare gli obbiettivi dell'opera la si renderebbe capace di servire alla creazione di una comunicazione direttissima con Torino;

fa voti che si eseguiscano senza ritardo gli opportuni studi della variante progettata.

L'ordine del giorno è posto in votazione e approvato all'unanimità.

Indi il Socio Prof. Tommasina legge una accuratissima relazione sull'espropriazione per causa di pubblica utilità, rammentando i voti già formulati in materia dal Collegio degli Ingegneri di Napoli.

Terminati gli applausi che accolgono il dotto studio del Prof. Tommasina, il Socio Francesetti propone che il relatore comunichi ai Soci la sua memoria in bozze, affinché sia più agevole lo studio successivo su così importante argomento. L'Assemblea approva all'unanimità.

Alle ore 23 la seduta è tolta.

Il Segretario  
Ing. A. TOURNON.

p. Il Presidente  
M. TEDESCHI.



**Cav. Uff. Ing. TOMMASO PRINETTI**

nato il 19 Marzo 1844  
† il 22 Febbraio 1913.

---

## COMMÉMORAZIONE

del Socio

**Cav. Uff. Ing. TOMMASO PRINETTI**

*letta dal Socio Ing. Comm. Prof. Reycend nella seduta del 14 Marzo 1913*

---

*Egredi Colleghi,*

Nell'istante in cui il nostro illustrissimo Presidente mi faceva l'onore di invitarmi a commemorare il compianto Collega Ing. **Tommaso Prinetti**, io ricordando solo l'affetto e la stima che mi avvicinavano al perduto Amico, accettai senza esitare il geloso incarico senza riflettere che la eccessiva modestia del Collega desideratissimo, che lo faceva schivo di ogni forma di notorietà, avrebbe reso difficile il mio compito, costringendomi a ricerche, alle quali non poteva bastare il tempo concessomi e senza delle quali non sarebbe stato possibile lumeggiare la vita professionale del **Prinetti** coll'ampiezza voluta dal numero e dall'importanza dei lavori da esso compiuti.

Comprendo che oramai ogni pentimento giunge tardivo ed inopportuno e se io vi ho accennato gli è solo per farvi indulgere alle omissioni nelle quali sarò involontariamente caduto e che sarebbero state più gravi se nelle mie indagini non fossi stato sorretto dall'amorosa collaborazione dell'ing. A. Girola.

Del resto io penso che se nella pace dell'al di là potrà giungere al perduto Amico l'eco della mia parola, Egli, nella sua inesauribile bontà, sarà il primo a darmi venia.

**Tommaso Prinetti** discendeva da una antica, distinta e facoltosa famiglia di Voghera: ma Egli nacque a Torino il 19 Marzo 1844. Per ragioni di residenza di sua famiglia, frequentò le scuole secondarie in un Collegio di Savona, ove si rese famigliare la parlata ligure, coi motti e colle arguzie della quale amava inframmezze i suoi discorsi con amici.

Compiuti i Corsi Secondari seguì gli insegnamenti Universitari e quelli di Applicazione in Torino, ove nel 1865 conseguì il diploma di ingegnere.

Con me, che fui suo condiscipolo, amava rievocare gli anni trascorsi sui banchi di quella Scuola, che ha così splendide tradizioni, le figure dei Professori che la resero illustre, le refezioni spartane che gli allievi si concedevano in quella specie di antro che la previdente bontà del Direttore Richelmy aveva elevato a dignità di ristorante, le rumorose discussioni, che, iniziate *inter poesata*, avevano il loro immancabile strascico nella scuola di disegno e che non finivano che allo scoccare dell'ora che segnava l'inizio della lezione pomeridiana.

Per farsi un'adeguata idea delle vivacità e del calore di quelle discussioni, basta pensare che, in quegli anni, avvenute le annessioni delle Marche, dell'Emilia e della Toscana, Torino, il suo Ateneo e la Scuola del Valentino erano meta ai giovani di tutti le regioni del centro e del Settentrione d'Italia.

Tutti i dialetti e tutti i propositi più disparati si incrociavano in quelle discussioni, coll'ardore e colla sincerità che è propria dei giovani, in un ambiente sereno ma nel quale echeggiavano sonoramente gli avvenimenti memorandi che in quel tempo si compievano fuori della Scuola.

Su quei banchi si strinsero copiose amicizie, molte delle quali troncate purtroppo dall'inesorabile Parca; le altre sopravvissute rigogliose attraverso ad un mezzo secolo di esistenza a provare la saldezza dei vincoli con cui lo studio, ravvivato dalle più pure idealità, avvinse i cuori e le intelligenze.

Nell'anno, immediatamente successivo a quello della laurea, l'ing. **Prinetti** entrò a far parte dell'Ufficio d'Arte della Città di Torino. Promosso, in seguito a concorso, ingegnere di 1° Classe il 1° Gennaio 1878 e poscia ingegnere Capo Sezione il 1° Maggio 1884, raggiunse il grado di ingegnere Capo il 1° Luglio 1892, grado che tenne sino all'epoca nella quale chiese ed ottenne di essere collocato a riposo, (1° Luglio 1896) dopo quarant'anni di lavoro assiduo, durante i quali l'ing. **Prinetti** ebbe campo di esplicitare tutte le forme del suo versatile ingegno, di applicare le massime della sua insuperabile onestà e di dar prova di carattere e di energia a vantaggio dell'Amministrazione Comunale e della sua diletta Torino.

Uomo largamente provvisto di censo, che avrebbe potuto trascorrere i suoi giorni in ozio beato, antepose, all'amore del quieto vivere, le ansie e le soddisfazioni di una vita operosa. Considerava il suo impiego non quale fonte di lucro, bensì come una palestra, nella quale aveva modo di applicare gli studi fatti, di estrinsecare le sue attitudini tecniche, soprattutto di servire, lavorando intensamente, al progresso della sua Città; progresso al quale ha mirato costantemente, così da potersi affermare che tutti i progetti, da Lui elaborati, oltrechè al crogiuolo della tecnica più oculata ed impeccabile, passarono pure sotto la lente dei vantaggi che Torino poteva ripromettersene.

Ed i suoi concittadini, che, in quel lungo periodo di lavoro, avevano avuto agio di apprezzare l'opera zelante ed illuminata dell'ingegnere del Municipio, i consigli ponderati ed equanimi, dei quali era stato largo con tutti, lo vollero a loro rappresentante nei consigli del Comune ove sedette dal 20 Giugno 1909 sino al giorno della sua morte.

Lungo è l'elenco delle opere compiute dall'ing. **Prinetti** durante la sua carriera professionale e parecchie tra queste di rilevante importanza, anzichè un cenno sfuggibile, meriterebbero un'ampia illustrazione. Varrà ad ogni modo una particolareggiata enumerazione di essa a dare un'idea, se non completa, almeno sufficiente dell'attività e del valore tecnico del **Prinetti**.

Tra i più importanti lavori di Lui sono i progetti del canale della *Ceronda* e quello del canale detto *Emungitore* o raccoglitore delle acque sotterranee lungo la sponda destra della *Stura* alla Venaria: due progetti, la esecuzione dei quali ebbe una grande influenza sulle sorti dell'industria torinese.

Fanno seguito a questi, i progetti dei *murazzi* sulla sponda sinistra del Po a monte ed a valle del ponte Vitt. Em. I, dai vecchi torinesi distinto coll'appellativo di *Ponte di Pietra*.

La costruzione dei murazzi lungo il nostro fiume, iniziata nel 1835 sulla sponda sinistra, su disegno dell'ingegnere Carlo Bernardo Mosca, venne limitata ad un tratto della lunghezza di m. 300 a monte del ponte. E per quanto la pubblica opinione ne avesse insistentemente reclamata la prosecuzione, i murazzi rimasero in tronco fin verso il 1860, sin quando cioè lo sviluppo preso dalla Capitale impose alla Civica Amministrazione di rompere gli indugi.

Il problema, la cui soluzione presentava difficoltà tecniche, non facilmente superabili ed esigeva una spesa rilevante, venne studiato sotto tutti i suoi aspetti da apposita Commissione, la quale, molto probabilmente per considerazioni di spesa, restrinse il prolungamento del murazzo a due tratti; uno a mezzodì del ponte, dal murazzo Mosca a Via dell'Ospedale; l'altro, a tramontana, del ponte al Corso Regina Margherita.

Il tratto a monte venne eseguito per primo ed il trasporto della Capitale fece sospendere l'esecuzione del tratto a valle, che, per riguardo all'igiene, alla sicurezza ed alla moralità pubblica avrebbe dovuto avere la precedenza; giacché la costruzione di questo murazzo implicava necessariamente l'abbattimento di quell'aggregato di catapecchie luride e cadenti, che portava il nome di *Moschino*, ricettacolo di persone oziose, vagabonde e malfamate.

Già in occasione del colera, apparso nel 1867, erasi proclamata la necessità di abbattere il *Moschino*: ma di fronte alle difficili condizioni nelle quali allora versava la finanza Municipale la distruzione del *Moschino* e la conseguente costruzione del murazzo venne ritardata sino all'autunno del 1871.

Nel volgere di poco più che quarant'anni, e forse non senza ragione, la pubblica opinione distolse dai murazzi le sue simpatie, volgendole invece a desiderare che l'assetto delle sponde del fiume, anzichè col mezzo di imponenti e costose strutture murarie, vengano sistemate a giardino ed a zone erbose. Ma il problema nei termini in cui nel 1870 venne prospettato all'Ufficio Tecnico Municipale, fu, lo si può affermare, risolto nel modo più razionale e più ingegnoso, tenuto conto delle difficoltà di ordine tecnico ed estetico che si dovettero superare.

Il Consorzio Agrario del Circondario di Pinerolo preoccupato per le deficienze che si verificano nei corsi d'acqua di quel territorio durante la stagione estiva e del grave danno che ne consegue all'agricoltura, reso più grave ancora dalle magre straordinarie del torrente *Pellice*, e dal numero, forse eccessivo, di derivazioni a scopo industriale, concepiva l'idea di creare un grande serbatoio in Val *d'Angrogna* e ne commetteva lo studio all'ing. **Prinetti**, il quale ne comunicava i risultati alla nostra Società nell'adunanza del 9 Novembre 1894.

In detta lettera, col fare semplice e senza pretesa, che gli era abituale, il **Prinetti** esponeva le indagini fatte sulla forma del tronco dell'alveo del torrente Angrogna, scelto, come il più indicato per la formazione del serbatoio, sullo stato geologico del fondo e delle pareti di esso, e sulle condizioni imbriche del bacino, dimostrava di avere presentato il problema in tutti i suoi aspetti e di essersi reso conto appieno di tutte le sue difficoltà, non che della sua importanza. Procedendo poi nelle sue indagini, con una prudenza che potrebbe sembrare eccessiva ma che era invece pienamente giustificata dalla scarsità delle osservazioni e dei dati pluviometrici, di cui era in possesso il **Prinetti** giungeva passo passo, alla determinazione dell'ampiezza da assegnare al bacino, delle dimensioni e del profilo del muro di sbarramento.

In questo suo studio, tutto il **Prinetti** ha previsto con scrupolosa esattezza e con rara competenza e poichè in esso Egli ha tracciato, senza esitazioni e con mano sicura, la via da battersi per la risoluzione di un problema non infrequente nelle regioni prealpine, si capisce che questo studio venga spesso consultato dagli specialisti in materia.

Il grande sviluppo impresso dal Municipio di Torino alla costruzione di edifici scolastici ha dato occasione all'ing. **Prinetti** di formarsi una competenza singolare in una questione di tutta attualità, che lo fece ricercare spesso, quale giudice, in concorsi concernenti la costruzione di edifici scolastici.

Sotto la direzione del **Prinetti** sorsero le scuole elementari *Federico Sclopis*, *Silvio Pellico*, quelle del *Villaretto*, di *Reagli* e di *Ponte Stura*, le scuole elementari *Leone Fontana*, *Ricardi di Netro*, *Pacchiotti*, *Torquato Tasso*, *Michele Coppino*, le scuole della *Badia di Stura*, quelle intitolate ad *Edmondo De Amicis*, e ad *Enrico Pestolozza*. A questi numerosi edifici scolastici sono da aggiungere quelli destinati all'*Istituto Professionale Operaio*, agli Istituti superiori femminili e *Margherita di Savoia* e *Maria Laetitia* ed alla Scuola tecnica *Germano Sommeiller*.

Nell'anno 1886 l'ing. **Prinetti**, in collaborazione coll'ing. Alberto Girola, ora riuscito vincitore nella gara bandita dalla Città di Voghera per un progetto di edificio scolastico e la Commissione giudicatrice di quel concorso, presieduto

dall'architetto Camillo Boito, ebbe parola di vivissima lode pei disegni allestiti dagli ingegneri Girola e **Prinetti**.

In questa occasione l'ing. **Prinetti**, facendo violenza alla sua modestia, si indusse a pubblicare nel *Giornale del Genio Civile* la relazione illustrativa di quel progetto. In questa relazione il problema della costruzione degli edifici scolastici è svolto in tutta la sua ampiezza in ogni più minuto particolare. Questa relazione, che dovette essere ripubblicata a parte sotto il nome degli ingegneri **Prinetti** e Girola per rispondere alle numerose richieste, che ne venivano fatte, può essere considerato come il primo e più autorevole testo che in questo così importante argomento, abbia visto la luce; tanto che venne assunto a guida dal Ministero della P. I. nella compilazione dei regolamenti concernenti la costruzione degli edifici scolastici la maggior parte dei quali riproducono testualmente le norme contenute nella anzidetta relazione.

Ma l'opera del **Prinetti** non finisce qui ed in altri campi ancora si svolse.

Egli progettò e diresse i lavori della Stazione di disinfezione annessa al Cimitero generale. Studiò il sistema di fognatura della Città di Torino, problema quest'altro mai complesso ed intorno al quale eransi svolte vivaci discussioni in seno al Consiglio comunale ed ardenti polemiche eransi accese sui giornali cittadini.

Studiò le opere di risanamento dei quartieri di Torino vecchia e tra esse quelle relative alla apertura della diagonale P. Micca, l'inalveamento della Dora Riparia presso il Cimitero generale, colla costruzione di un ponte di cemento armato (Sistema Hennebique) sulla Dora.

Studiò l'ingrandimento del Cimitero generale, progettò e diresse i lavori di costruzione del Cimitero della borgata *Sassi*, i bagni municipali di via *Quattro Marzo* e quelli di piazza *Donatello* in borgo *S. Salvano*.

Studiò il progetto e diresse le costruzioni della diga per la misura della portata della Dora Riparia a valle della derivazione del canale di *S. Antonino*.

Diresse gli studi per la costruzione del ponte Umberto I in sostituzione del ponte sospeso *Maria Teresa*.

Attese alla formazione della piazza d'armi fuori dell'antica barriera di *Orbasano* e di quella posta in regione *Vanchiglia*, alla costruzione di nuove barriere daziarie alla *Villa della Regina*, in *Valdocco* e presso la stazione ferroviaria *Dora* ed alla riforma ed alla costruzione di parecchi tratti della cinta urbana tra i quali è importante quella che dalla barriera di Casale, lungo i Corsi *Q. Sella* e *G. Lanza*, si spinge sino alla barriera di Piacenza, con una lunghezza di quasi 3 chilometri.

Una così grande somma di lavoro, per quanto si riferisca ad un periodo di quarant'anni di attività professionale, non avrebbe potuto essere patrimonio esclusivo di un sol uomo, per quanto operoso. Il **Prinetti** ebbe infatti dei collaboratori preziosi negli ingegneri ed architetti del Civico Ufficio d'Arte, che, meglio che di dipendenti egli tenne sempre in conto di amici carissimi.

Non è però meno vero che il rendersi esatta ragione di tutti i problemi, alla risoluzione dei quali era connessa la sua responsabilità di ingegnere Capo, che l'indirizzare e l'incoraggiare gli uni, il correggere ed il trattenerne gli altri, che il far procedere di conserva ed armonicamente parecchi lavori, che la necessità di vegliare, ad ogni piè sospinto, le obiezioni degli Amministratori del Comune, di persuadere i dissidenti serbandolo, ciò non ostante, intatta quella invidiabile serenità, che era una delle caratteristiche del compianto Collega e che gli valse la stima e la simpatia di quanti lo conobbero, non è prerogativa di molti.

Sarebbe parea cosa umana, che, una volta conseguito il collocamento a riposo, Egli rinunciasse ad ogni lavoro e cercasse nel focolare domestico quella dolce e piena quiete che gli era stata per tant'anni contesa. Invece non fu così.

Abbandonata la Direzione dell'Ufficio Tecnico Municipale Egli si rimise con rinnovata lena al lavoro.

Sono ancora, e queste opere esclusivamente personali del **Prinetti**, l'Asilo Infantile di *Acqui*, il nuovo braccio dell'Ospizio di *Graglia*, il fabbricato per i pensionanti dell'Ospedale di S. Giovanni di Torino, i fabbricati industriali della Ditta Davide Rossi e Giovanni Gilardini. Fu perito per la liquidazione dei lavori del traforo del *Cenisio*, perito delle *Opere Pie di S. Paolo*, consulente tecnico dell'Ospedale di San Giovanni in Torino e membro attivo e desiderato di numerose Commissioni, in seno alle quali Egli difese ognora quei principi di equità, che furono la guida costante di tutta la sua Vita.

Per quante insistenze fossero fatto al **Prinetti**, Egli si schermì sempre dallo iscriversi al nostro Sodalizio giudicando, nella sua eccessiva delicatezza, incompatibile la qualità di impiegato municipale con quella di membro di una Società, che nella esplicazione dell'opera Sua, poteva trovarsi in contrasto colle vedute dell'Amministrazione Civica.

Così il **Prinetti** entrò a far parte della nostra Società solo il 28 Maggio 1906. L'anno seguente venne assunto all'ufficio di Vice-Presidente, ufficio che tenne per tutto il triennio 1907-8-9.

Ecco, come seppi e potei ritrarvelo, l'Uomo che abbiamo, pur troppo, irreparabilmente perduto il 22 Febbraio di quest'anno.

Il nostro Sindaco, nel porgere l'estremo saluto alla salma del nostro compianto Collega, ben disse, con sintesi felice, che il **Prinetti** non ebbe in vita sua che tre ideali: Dio, il lavoro e la sua Famiglia.

Come Egli abbia amato la sua Famiglia lo sanno i suoi amici intimi, lo dice il muto dolore della Vedova sconsolata, lo ripete il dolore dei Figli, dolori inconsolabili e che solo possono essere leniti dalla testimonianza di affettuoso rimpianto di amici e di Colleghi, come quella che la nostra Società volle, pubblicamente commemorandolo, tributargli stassera.

Come Egli abbia estrinsecato al suo ideale di lavoro, che si confonde e si assomma coll'amore per la sua Città natale, mi son sforzato di dimostrarvi.

La sua fede in Dio?

Per quanto sia conteso penetrare nel recesso della coscienza, chiunque conobbe il **Prinetti**, può attestare com'Egli non facesse mistero delle sue convinzioni religiose e chi seguì da vicino le fasi della malattia che lo trasse a morte, e lo vide tranquillo e sereno sul suo letto di dolore, ne riportò la convinzione che, a man mano s'andava affievolendo in Lui la speranza della guarigione, grandeggiava nel suo spirito la certezza consolante di un'altra vita.

Con questa certezza in cuore, Egli, circondato dalla Sposa e dai Figli, in un radioso tramonto, esalava, col sorriso sulle labbra, la sua bell'anima a Dio.

*Sulla costruzione di fabbricati per Scuole Elementari.* — Memoria degli Ingegneri T. PRINETTI e A. GIROLA dell'Ufficio Tecnico Municipale di Torino. — Giornale del Genio Civile. — Anno 1887, pag. 306-351, con una tav.

*Fabbricato per le Scuole Elementari " Silvio Pellico „. Sul Corso Dante a Torino.* — Memoria dell'Ing. T. PRINETTI Capo dell'Ufficio di Architettura del Municipio di Torino. — Ibid. — Anno 1888, pag. 33-45, con una tav.

*I Murazzi lungo il Po a Torino.* — Memoria dell'Ing. T. PRINETTI Capo della Sezione Architettura del Municipio di Torino. — Ibid. — Anno 1888, pag. 314-320, con una tav.

*I nuovi porticati nel Cimitero generale di Torino.* — Nota dell'Ing. T. PRINETTI. — Giornale del Genio Civile 1888, pag. 491-497, con una tav.

*Studi preliminari intorno ad un progetto di Serbatoio nella Valle dell'Augrogn.* — Relazione tecnica dell'Ing. TOMASO PRINETTI, letta la sera del 9 Novembre 1894 alla Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino. — Torino, tip. e lit. Camilla e Bertolero 1895, pag. 16 con due tav.

*Risanamento di Torino - Via diagonale Pietro Micca.* — Edizione moderna 1897, pag. 22-24 con una tav.

*Scuola Pacchiotti.* — Architettura pratica 1898.

*Scuola Enrico Pestolozza.* — Architettura pratica 1903.

*Inalveazione della Dora Riparia.* — Ediz. mod. Giugno 1901.



Cav. Uff. Ing. EMANUELE BORELLA  
nato il 4 ottobre 1854  
† il 7 febbraio 1913.

---

## COMMEMORAZIONE

del socio

### Cav. Uff. Ing. EMANUELE BORELLA

letta dal socio Nicola Pavia nella seduta del 14 marzo 1913

---

In questa commemorazione di EMANUELE BORELLA, qui fatta per rendere considerevole onore alla Sua memoria, tra molti amici che gli sorrisero in vita ed anime schiette che si specchiarono nella Sua, non faccio che evocare l'immagine laboriosa di uno spirito retto e gentile, di un pensatore robusto, di un cuore integerrimo, esempio di vita consciamente vissuta ed utilmente spesa in lavori svoltisi sempre seri, ben meditati e metodici.

Egli, di cui rivediamo ancora col pensiero la esile Persona dalle movenze mansuete, spiranti, come dal viso quasi ascetico, benevolenza benigna ed arguta ad un tempo, fu soprattutto un solitario e tale un modesto, che cercò di nascondere quanto potè le Sue opere fattive. Onde riesce difficile ricordare partitamente le Sue benemerenzze, poichè col Suo *bene latuit, bene vixit* si nascose tanto bene nell'infaticato, vigoroso lavoro diuturno, che pochissime notizie ne ho potuto raccogliere ed avvalorare.

Fisserò pertanto, tra gli innumeri lineamenti per cui si manifestò ammirevole la Sua attività, quelli che formano la più rilevata e conosciuta parte della Sua esistenza e son già sufficienti per meritare larga lode al Suo ingegno aperto ed alla Sua volontà pertinace, additandolo quale campione di una generazione che tramonta, a tutti coloro che si fanno ora avanti per l'onore della generazione che sorge.

EMANUELE BORELLA, nato il 4 ottobre del 1854 si laureò ingegnere nel 1878 ed iniziò subito la camera professionale nell'ufficio del Padre, eminente tecnico di quel tempo, ove raccolse i primi frutti della Sua attività, collaborando al progetto ed alla costruzione della Ferrovia da Torino a Torre Pellice. Finita questa, Egli coadiuva valorosamente ai lavori del porto di Catania, poi nel 1883 dirige per conto della Impresa Bastogi, durante cinque operosissimi anni, la costruzione del tronco ferroviario Ponte S. Pietro-Seregno ed infine costruisce col Grea

la tramvia Vercelli-Biella, dirigendone anche con sagace valentia l'esercizio fino al 1897, mentre nel frattempo studia diversi progetti, pregevoli tutti e sempre attinenti alle aziende grandi e piccole dei trasporti, così importanti per il benessere economico del Paese. Da allora si ricondusse definitivamente a Torino e fu di quella epoca appunto (2 febbraio 1898) la Sua entrata nel nostro Sodalizio.

Qui, già selezionato dalla ben fondata pratica del Suo passato, intraprese, d'incarico della Società Ferroviaria Torino-Ciriè-Lanzo, lavori straordinari di sviluppo ed ampliamento a quella ancor piccola rete, rendendovi servigi di tale fervore e di tanta esperienza sottile, da farsi così apprezzare, che vi venne poco dopo nominato Direttore. Egli a quella ferrovia dedicò da allora ben quindici anni della Sua attiva, affettuosa devozione, portandola per gradi ad un ammirevole, fecondo benessere di maturità in tutte le sue branche e le sue relazioni, sia nei confronti di un equo trattamento al personale, come nell'interesse specifico dell'azienda ed in quello più peculiare ancora della operosa contrada, ove la ferrovia vi conduce da allora un palpito sempre più fervido, nel fraternevole conserto dei traffici e delle industrie.

Il BORELLA, tanto integro e scrupoloso della Sua missione, ebbe il raro dono, con la schietta parola e l'affabilità naturale, di ispirare nella famiglia dei ferrovieri, così spesso suscettibile e ritrosa, la stima, il rispetto e la simpatia, in guisa che, pur conciliando gli interessi della Società con quelli del personale, questi aveva già raggiunto i migliori trattamenti, prima ancora che la Legge del 1906 ne facesse obbligo direi quasi d'imperio ai concessionari. Le officine di riparazione vi furono esse pure ricostruite da Lui con criteri tecnologici moderni, le stazioni furono ampliate con decoro e con igiene, il materiale ferroviario, specie quello semovente fu trasformato ed aumentato in armonia allo sviluppo dei traffici, molta parte della linea venne raddoppiata di sede e di binario, insomma il continuo sopravvenire e sovrapporsi delle necessità e dei bisogni trovò sempre corrispondenti, adeguate misure tempestive, in guisa che sotto la gestione del diligente direttore il movimento dei viaggiatori e delle merci vi si è più che raddoppiato, con un risultato che, se è ora il giusto compenso di un passato laborioso, sarà ancora una maggior speranza per l'avvenire.

Ma ciò che orna ed onora vieppiù il BORELLA è la recente concessione del nuovo tronco Lanzo Ceres, ottenuta dopo difficili e laboriose trattative. La soluzione di quel problema, a cui si sta oramai per porre mano di esecuzione, darà maggior armonia economica a tutta quella ubertosa vallata, avvicinando con bilaterale interesse l'influsso benefico di una bellezza naturale incantevole, che induce a più gioconde speranze ed apre quasi nuovi polmoni ad arie più diafane. Orbene ostacoli tenaci si opponevano a quella soluzione; fu merito del BORELLA se, in virtù al Suo spirito fermo, inflessibile, sto per dire ostinato, gli uffici competenti si mossero pur finalmente, cessando di sonnacchiare sugli studi preliminari.

Quell'opera, che doveva diventare pel BORELLA causa di compiacimento ed orgoglio, purtroppo non vedrà condotta a fine, perchè sciaguratamente, senza avere ancor vissuta tutta la Sua giornata, Egli già riposa in Dio, abbattuto il

7 febbraio ultimo scorso da una spaventosa disgrazia, schiantato d'un tratto come da folgore, spezzato al cozzo stesso, sottile e gelido, del mezzo della Sua missione, mentre esperiva sulla linea la nobile e benefica Sua opera, in corsa di fervore ed entusiasmo verso nuove perfezioni.

Inchiamoci al Collega illustre, che innanzi tempo ebbe le ancor possenti ali infrante; mandiamo alla Sua Figura, già rasserenata nel mistero ineffabile della morte, il nostro ultimo saluto, sicuri che il ricordo del Suo Nome, in quanti hanno fervida fede e puro il cuore:

“ alza le menti a imprese oneste e chiare ! „