IL CORTESE

ORGANO D'INFORMAZIONE DI CULTURA, POLITICA E CIVILE

Anno I - numero 1 | Cuneo | Maggio 2026

Autorizzazione del Tribunale di Cuneo n. 3/2026 del - Editore: Il Laboratorio Società Cooperativa - Iscrizione Albo Editori Prefettura di Torino n. 885/84 - Direttore Responsabile: Mauro Carmagnola - Redazione: Via Macallè 51, Fossano (CN)

Auguri, mamma

di Armando Boretto

Penso che descrivere la maternità e nello specifico l'amore materno, per una persona dell'altro sesso, sia una sfida quasi impossibile. In questa acrobazia si sono cimentati registi, poeti, cantanti. L'hanno fatto, utilizzando le lenti della fede, alcuni pontefici. Papa Giovanni Paolo II, dedicò alla Madonna il pontificato e l'enciclica *Mulieris Dignitatem*. Nella mia caducità di maschio, a dispetto di quanto sopra, vi narro un episodio di cui sono stato testimone; pochi giorni fa una persona a me cara, ha partorito una bimba. Annunciando l'evento ha postato sui *social*, come tutti i millenials, un messaggio che parlava dell'amore immediato e di una gioia sconfinata ed ha utilizzando queste parole: "non potevo immaginarti così perfetta neanche nei miei sogni più belli".

Ecco in quel termine, "perfetta", non c'è l'estetica, ma l'accettazione assoluta, autentica, primordiale della vita appena nata. Quel termine "perfetta" è la sentenza di una mamma che, dopo poche ore, già diceva al mondo: "*comunque tu sia, sei esattamente ciò che doveva essere*". Dichiarare qualcuno perfetto non perché privo di difetti, ma perché la sua sola esistenza colma ogni desiderio, rendendo reale l'astratto è la dichiarazione d'amore assoluta più potente che esista. Ed è in quel "sei perfetta" che c'è tutto l'amore indistruttibile di una madre per i figli. Auguri, anche se in ritardo, a tutte le mamme.

Il Vescovo ci incoraggia



di Mauro Carmagnola

L'11 maggio, la direzione de "Il Cortese" è stata ricevuta presso l'Arcivescovado da S.E. Mons. Piero Del Bosco, vescovo delle diocesi di Cuneo e Fossano. L'incontro, oltre a permettere la presentazione della testata, è stato l'occasione per illustrare la linea editoriale del periodico, che si ispira esplicitamente alla Dottrina Sociale della Chiesa.

L'accoglienza calorosa, unita alle parole di elogio e incoraggiamento, è stata per noi motivo di grande conforto. Come sottolineato da Mons. Del Bosco, emerge oggi in provincia di Cuneo (e non solo) la necessità di fonti d'informazione capaci di offrire reali momenti di approfondimento.

Nel corso del colloquio, il Vescovo ha evidenziato una preoccupazione condivisa: l'imbarbarimento del clima politico nazionale, segnato da una contrapposizione verbale violenta e aspra. Mons. Del Bosco ha inoltre espresso apprensione per le tensioni internazionali e i conflitti in corso, che generano un'incertezza globale dimenticata da tempo, sottolineando l'urgenza per l'area cattolica di tornare a un impegno politico.

L'Italia fuori dai parametri

di Arturo Brando Carpegna

L'Italia non è riuscita nel 2025 a riportare il rapporto deficit/PIL sotto la soglia del 3%.
Questo limite fissato dai parametri europei di Maastricht è tornato centrale nel nuovo quadro di governance economica dell'Unione Europea.
Tante sono state le reazioni del mondo politico, economico e sindacale a questa notizia.
Le opposizioni sostengono che il mancato rispetto della soglia del 3% certifichi il fallimento della politica economica del governo Meloni.
L'esecutivo attribuisce invece lo scostamento agli effetti del Superbonus edilizio, che avrebbe generato nel 2025 un maggior deficit di 14 miliardi (cifra da dimostrare).
Ma veniamo ai fatti.
I fatti dicono che, con grande sorpresa dello stesso governo, l'atteso rientro all'interno del parametro del 3% del rapporto deficit/PIL non c'è stato.
Il governo sostiene che lo sforamento sia pari a circa 800 milioni, mentre Eurostat lo certifica in 1,6 miliardi.
Il tema centrale non è la percentuale, oppure il valore globale, ma la credibilità dello Stato.
Un governo di uno Stato con quasi 3.000 miliardi di debito pubblico non può scoprire a posteriori un extra deficit enorme, a prescindere da chi governi.
Se gli strumenti di monitoraggio della Ragioneria dello Stato non sono riusciti ad intercettare per tempo l'insorgenza del nuovo deficit legato ad una misura formalmente chiusa nel 2023 (rimasta successivamente in vigore solo per le zone terremotate) allora il problema riguarda la qualità delle
previsioni e del monitoraggio stesso dei conti pubblici, e non semplicemente le scelte politiche.
Monitorare correttamente l'andamento dei conti avrebbe reso possibile un intervento sulle spese non
essenziali o rinviabili, consentendo il rientro nel parametro, considerando che il bilancio dello Stato
ammonta a circa 950 miliardi di euro. Esistono infatti spese che con un controllo più rigoroso avrebbero
potuto essere rinviate, come fondi già stanziati per opere non immediatamente cantierabili (ponte sullo
stretto) o alcune spese ministeriali differibili all'esercizio successivo.
La domanda, a questo punto, è inevitabile: quale sarà il costo di questa inefficienza amministrativa?
Costi finanziari. L'Italia non beneficerà del risparmio atteso sullo spread, con un aggravio compreso tra i 5 e i 7 miliardi di interessi.
Maggiori costi sul debito significheranno inevitabilmente minori investimenti,
riduzione dei servizi, nuovi tagli di spesa.
Costo reputazionale.

L'Italia fuori dai parametri

Si sbaglia chi pensa che questa vicenda riguardi esclusivamente il governo di destra.
La crisi reputazionale investe l'Italia nel suo complesso.
Rientrare sotto il 3% avrebbe significato uscire dalla procedura d'infrazione, rafforzando la credibilità italiana in un momento che vede in difficoltà i principali partner europei, Francia e Germania.
Presentarsi sui mercati come il più affidabile Paese dell'Unione Europea avrebbe favorito l'arrivo di investimenti stranieri, aumentando anche la forza negoziale italiana sui dossier europei più delicati.
Costo geopolitico.
Il mondo sta entrando in una nuova fase storica, nella quale si dovranno affrontare temi come il riarmo, gli investimenti strategici, le nuove tecnologie e l'energia.
Chi arriva debole a questa transizione rischia di subirla anziché governarla.
Mentre la politica glissa sulle colpe, la Ragioneria Generale dello Stato nega le responsabilità che sembrano scivolar via di scrivania in scrivania, l'Italia invece rischia quindi di pagare caro queste fragilità, perché i mercati ed i grandi investitori raramente premiano Paesi percepiti come incapaci di controllare la propria finanza pubblica.



Autostrada A33, Asti-Cuneo: la tela di penelope cuneese

di Alessandro Baretti

Lo scorso 21 aprile 2026 è entrato in piena operatività, con l'inaugurazione ufficiale, il collegamento stradale tra Asti e Cuneo, ovvero la A33. L'inaugurazione è avvenuta a fine aprile grazie a un cronoprogramma "serrato", come scrive la Società Autostrade, mentre il Presidente Cirio ricordava, nel corso della conferenza d'inaugurazione, le martoriate vicende e le difficoltà di realizzazione del lotto 2.6 dell'opera (lungo 11 km), a partire dal proprio insediamento alla presidenza della Regione nel 2019.

Per comprendere bene l'accaduto dobbiamo snocciolare qualche numero: l'autostrada Asti-Cuneo nasce, progettualmente, negli anni Novanta.

I lavori iniziarono solo nel 1998.

Il completamento venne celebrato a fine 2025, con l'apertura del tratto a servizio dell'Ospedale di Verduno in modalità cantiere, ma giunge all'operatività piena solo ora, a fine aprile 2026.

Nel mezzo: 36 anni dalla progettazione, 27 anni di rinvii, blocchi, revisioni, atti aggiuntivi, piani economico-finanziari scritti e riscritti.

I numeri sono impietosi: 90 km di tracciato, di cui 70 nuovi e 20 sulla esistente A6. Costo complessivo 1,457 miliardi di euro, 27 anni tra finanziamento e "opera fintamente finita".

Tradotto: 140 giorni per km e 20,8 milioni di euro per km.

Da soli questi numeri dicono poco o nulla, per comprenderli occorre confrontare gli stessi con un'altra opera, protagonista del "miracolo economico": la A1.

Quando nel 1956 partirono i lavori della Milano-Napoli, l'idea era di completarla in 10 anni.

Fu invece terminata nel 1964: 755 km da Milano a Napoli, 8 anni circa di lavori, 272 miliardi di lire di costo complessivo.

Cioè: 3,9 giorni per km e, se attualizziamo il costo, 4,4 milioni di euro per km.

Ribadisco i dati perché il confronto è brutale: A1, 3,9 giorni per km contro i 140 giorni per chilometro della



Autostrada A33, Asti-Cuneo: la tela di penelope cuneese

A33; ovvero 35 volte più lenta dell'Autosole.
Costi del 500% superiori (a valori attualizzati).
In questo quadro l'inaugurazione, tra pacche sulle spalle e autocelebrazioni, avvenuta a fine aprile, pur ricordando le difficoltà e i ritardi, stride con la realtà e ha il sapore dell'autoassoluzione politica.
Ed è questo il punto su cui occorre essere chiari: il completamento dell'A33 non è un successo; 11 chilometri dal 2019 sono un'enormità come i 27 anni per l'intero tratto.

Occorreva esprimersi con parole di condanna rispetto all'obbrobrio di 36 anni di inefficienze, lentezze e menefreghismo clientelare.
La vera contrapposizione non
è tra la politica del passato e quella presente, ma tra la politica che decide e la politica incapace di decidere.

La Democrazia Cristiana degli anni Cinquanta aveva mille limiti, ma una virtù decisiva: considerava il tempo un costo pubblico, considerava le infrastrutture un atto di sovranità, misurava il successo sulla conclusione, non sull'inaugurazione.
Oggi inauguriamo un'opera che avrebbe dovuto essere finita quando chi nasceva allora oggi la percorre per andare al lavoro, senza una parola di condanna.



Il paradosso dei binari cuneesi: la Granda si muove a due velocità

di Maurizio Porto

Per comprendere l'isolamento della provincia di Cuneo basta osservare i suoi binari.

Il comparto ferroviario vive oggi una profonda scissione: da un lato, il riscatto della mobilità locale; dall'altro, i limiti strutturali che tagliano fuori la Granda dal resto della regione.

È il racconto di due facce di una stessa medaglia.

La buona notizia coincide con la smentita dei cosiddetti "rami secchi".

Il 27 gennaio 2025 è stata scritta una pagina storica con la riapertura ufficiale della tratta Cuneo-Saluzzo-Savigliano dopo 13 anni di stop.

Il servizio, affidato ad Arenaways, garantisce 24 corse giornaliere connettendo poli industriali e agricoli nevralgici.

Un effetto domino virtuoso che proseguirà entro il 2028 con il ripristino programmato della Ceva-Ormea in Val Tanaro.

La cattiva notizia è invece il "coprifuoco" strutturale verso il capoluogo.

La linea Cuneo-Torino, arteria vitale per studenti, pendolari e imprese, soffre di un imbuto orario inaccettabile.

L'ultimo treno diretto utile parte da Torino Porta Nuova alle ore 21:25.

Chiunque finisca di lavorare tardi, arrivi con l'areo, oppure con l'Alta Velocità oltre le nove e mezza non riesce a recarsi a Cuneo.

A questo si aggiunge il cronico imbuto del binario unico su ampi tratti, dove un singolo guasto paralizza l'intera direttrice.

La provincia dimostra che fare rete partendo dalle linee storiche è possibile.

Tuttavia, senza un raddoppio selettivo e il potenziamento delle corse serali verso Torino, l'eccellenza locale rimarrà monca, intrappolata in un isolamento infrastrutturale che frena lo sviluppo economico di una delle aree più produttive d'Europa.



Levaldigi, l'aeroporto che non riesce a decollare

di Bruno Sasso

Se le ferrovie mostrano una provincia che tenta faticosamente di fare rete, lo scalo di Cuneo-Levaldigi rappresenta l'emblema di un'ambizione infrastrutturale rimasta incompiuta. Nonostante il boom storico del traffico aereo italiano, l'aeroporto della Granda continua a muoversi su volumi marginali, rimanendo stabilmente sotto la soglia psicologica dei 100.000 passeggeri annui.

Il problema risiede nella sua stessa natura: troppo vicino all'hub di Torino e troppo piccolo per competere sulle grandi rotte internazionali.

La GEAC, società di gestione dello scalo, tenta periodicamente il rilancio siglando accordi con vettori low-cost.



L'operatore Ryanair, ad esempio, garantisce collegamenti storici verso destinazioni nazionali come Cagliari e Palermo, a cui si affiancano i voli internazionali di nicchia verso Casablanca operati da Air Arabia.

Tuttavia, poche rotte settimanali generano un traffico medio esiguo, incapace di trasformare Levaldigi in un vero scalo passeggeri commerciale competitivo.

La sopravvivenza della struttura si gioca così su una metamorfosi silenziosa verso i servizi industriali, la logistica e la manutenzione aeronautica.

Lo scalo sta trovando la sua reale utilità come base strategica per l'elisoccorso, la Protezione Civile, i voli privati executive e i nuovi centri di manutenzione aerea a terra. I numeri impietosi del traffico passeggeri confermano la tesi di fondo dell'inchiesta: inseguire il sogno di un grande scalo commerciale è anacronistico. Per lo sviluppo cuneese serve una visione d'insieme pragmatica, capace di valorizzare Levaldigi per le sue reali funzioni logistiche e di nicchia, integrandolo finalmente con il trasporto su gomma e ferro.

IL CORTESE
ORGANO D'INFORMAZIONE DI CULTURA, POLITICA E CIVILE

nel mese

In Italia si vive più a lungo

A fine aprile l'Istat ha pubblicato una fotografia della popolazione italiana. Il quadro che ne emerge conferma una tendenza ormai consolidata: in Italia si vive più a lungo.
È una buona notizia.
La speranza di vita è oggi di 81 anni e quattro mesi per gli uomini e di 85 anni e cinque mesi per le donne, tra le più alte al mondo.
Il dato, però, racconta anche il progressivo invecchiamento della popolazione.
Oggi un italiano su quattro ha più di 65 anni.
Gli over 80 sono quasi cinque milioni, mentre gli ultracentenari sono circa ventitremila.
I bambini con meno di dieci anni sono ormai meno degli ottantenni.
Questo squilibrio demografico produce forti tensioni sul sistema previdenziale, sanitario e assistenziale.
Una delle cause principali è il ritardo con cui i giovani entrano stabilmente nel mondo del lavoro.
Per anni molti restano intrappolati in occupazioni precarie, spesso fino ai 28 o 30 anni.
Di conseguenza, anche la scelta di diventare genitori viene rinviata: oggi si diventa padri a 36 anni e madri a 33, mentre alla fine del secolo scorso l'età era più bassa.
Esiste inoltre un forte divario tra Nord e Sud.
Nelle regioni settentrionali l'ingresso nel lavoro e la stabilizzazione professionale avvengono prima; questo spinge molti giovani meridionali a trasferirsi.
Meno nascite e migrazione giovanile significano, per molte aree del Sud Italia, un indebolimento del tessuto sociale.
Dove il modello familiare tradizionale non regge più, invecchiare diventa più difficile.
Il calo della popolazione attiva impoverisce i servizi sociali e sanitari sul territorio.
Molti comuni e molte ASL riducono servizi essenziali.
L'Istat, dunque, non ci consegna soltanto numeri: ci mette davanti a una questione politica e morale.
Stiamo diventando una società che fatica ad accogliere la vita e a proteggere la fragilità.
Servono politiche sociali e fiscali strutturali per le famiglie: assegni di genitorialità, sostegni alla conciliazione tra lavoro e cura, servizi per l'infanzia e assistenza familiare.
Non bastano bonus una tantum.
La famiglia deve tornare al centro dell'azione di governo, non come slogan da campagna elettorale Dio, patria e famiglia, ma come infrastruttura sociale del Paese.
Altrimenti, smarrendo l'anima collettiva, rischiamo di spezzare l'alleanza tra le generazioni.

Dall'euforia al pessimismo

Referendum sulla giustizia: esultanza del centro-sinistra che pensava di aver messo alle corde il governo Meloni e l'intero centro-destra.
Poche settimane dopo ci sono le amministrative (ancora in corso di svolgimento per i ballotaggi aperti in molti comuni), ma l'aria sembra cambiata.
Il centro-destra reagisce e para colpo su colpo, tenendo a Venezia e ribaltando l'amministrazione di Reggio Calabria, ma, soprattutto, dando la sensazione che il consenso di quattro anni fa alle politiche non si è volatilizzato.
Certo, c'è ancora da valutare l'effetto Vannacci sui prossimi confronti elettorali, ma i risultati degli ultimi giorni stanno a dimostrare che ogni elezioni fa storia a sè.
In ogni caso il centro-sinistra appare molto più prudente.
Alle prossime politiche può succedere di tutto.
Ed il referendum resterà un ricordo lontano.
Tutto dipende da quanto accadrà nei prossimi mesi, sia a livello economico sia nella percezione complessiva della situazione generale.
Dunque, una partita ancora tutta da giocare quella delle prossime elezioni politiche italiane.