

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori BERTONE, GIRAUDO, ZACCARI, CASSINI, BOCCASSI, CAGNASSO, ROVERE, AUDISIO, ROASIO, SECCHIA, PASSONI, POËT, VACCHETTA, MAGLIANO Terenzio, COPPO, ROVELLA, MASSOBRIO, BARACCO, SIBILLE, MACAGGI e CHABOD

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 APRILE 1965

#### Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia

ONOREVOLI SENATORI. — 1. — Il problema della ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia (comunemente, se pur impropriamente denominata Cuneo-Nizza per indicare i due centri che verrebbero ad essere automaticamente raccordati con la riattivazione della tratta Vievola-Breil su Roya corrente in territorio francese), si è proposta all'indomani della liberazione per la distruzione parziale della linea a seguito degli eventi bellici.

La necessità della ricostruzione della linea fu affermata nel trattato di pace del 1946; venne ribadita nel quarto paragrafo del rapporto finale per la trattativa della Unione doganale italo-francese del febbraio 1949, costituì oggetto di considerazione durante l'incontro De Gasperi-Pleven di Santa Margherita Ligure (14 febbraio 1951). E il ripristino della linea venne, via via, promesso, smentito, confermato, con un rimbalzo di responsabilità tra il Governo italiano e quello francese. Per non citare che le tappe essenziali di quello che fu giustamente definito « il calvario » della Cuneo-Nizza, ricorderemo ancora la primitiva intesa raggiunta con la Francia dal ministro Sforza nell'immediato dopoguerra, nel senso che l'Italia avrebbe

ricostruito tutta la linea e la Francia avrebbe fornito l'autorizzazione a ricostruire in territorio francese e il materiale a pie' d'opera; la dichiarazione del Ministro Schuman da Radio Montecarlo (27 dicembre 1961: « È questione di tempo »); i passi delle autorità cuneesi nel settembre 1954 sul Governo italiano; il voto dei sindaci francesi delle Alpi marittime e delle Basse Alpi a Sospel (ottobre 1954) con un esplicito richiamo alle responsabilità del Governo francese; il convegno di Breil-Sur Roya del 17 ottobre 1958 dove parlamentari, sindaci, consiglieri provinciali italiani e francesi rinnovarono l'impegno comune di proseguire la lotta per la Cuneo-Nizza.

Inoltre in questi tre anni, più che mai valide si sono dimostrate le ragioni che avevano indotto parlamentari di vari partiti ad assumere iniziative legislative e che avevano impegnato sul piano dello studio, della rivendicazione, del dibattito, dell'agitazione, consigli comunali, amministrazioni provinciali, camere di commercio, associazioni sindacali, partiti politici, enti del turismo, di qua e di là della frontiera, sino a giungere a imponenti manifestazioni e scioperi promossi da tutte le categorie interessate e che hanno

investito larghissime zone del territorio nazionale italiano e francese. Ciò nonostante i governi succedutisi in questo periodo, in Italia e in Francia, non hanno ancora risolto la questione.

2. — L'8 dicembre 1960 il Ministro dei trasporti italiano disponeva un sopraluogo, lungo il percorso, del direttore generale delle Ferrovie dello Stato, ingegnere Rissone, il quale in una riunione, svoltasi al termine della giornata nella Prefettura di Cuneo, affermava essersi convinto ormai della bontà della causa difesa dai parlamentari piemontesi e liguri, ai quali anzi suggeriva l'opportunità di un disegno di legge onde investire del problema direttamente il Governo e il Parlamento.

Due disegni di legge venivano pertanto presentati da un gruppo di parlamentari democristiani e da un gruppo di parlamentari comunisti ed assegnati alle Commissioni bilancio e lavori pubblici della Camera, dopo che la Camera stessa ne aveva decretata la urgenza.

Bloccati in Commissione Bilancio con motivazioni attinenti alla mancata copertura della spesa, all'assenza di un apporto finanziario francese, alla mancata formulazione delle conclusioni di una Commissione italo-francese appositamente insediata, i disegni di legge vengono ora ripresentati unitariamente al giudizio del Parlamento, non soltanto in considerazione della immediata ed anzi più drammatica attualità del problema, ma anche in considerazione del fatto che, nel frattempo, sono venuti a maturazione nuovi e decisivi elementi di giudizio.

3. — Il 2 aprile 1963, presso il Ministero degli affari esteri, ha avuto luogo una riunione alla quale hanno partecipato, oltre ai delegati degli Enti piemontesi e liguri, i rappresentanti dei Ministeri interessati al problema della riattivazione della Cuneo-Ventimiglia-Nizza (esteri, trasporti, tesoro, industria e commercio, turismo, lavori pubblici).

Nel corso di tale riunione è emersa prevalenza di interessi da parte italiana alla ricostruzione, ed è stata ancora una volta ribadita la necessità del ripristino non solo nell'interesse delle zone di confine interes-

sate, ma nel più ampio quadro dei rapporti commerciali italo-francesi, essendo ormai insufficienti i due transiti ferroviari di Ventimiglia e di Modane (in cui l'intensità di traffico nel 1962 rispetto all'anteguerra è stata rispettivamente di 17 e di 10 volte); in quella sede si è avuta conferma ufficiale anche delle favorevoli conclusioni della Commissione italo-francese che si è espressa positivamente in base alle seguenti considerazioni:

a) nella previsione di una ulteriore espansione di traffico, la creazione di un nuovo transito risulta utile per effetto della saturazione in atto dei transiti ferroviari esistenti;

b) il ripristino richiede una spesa di impianti di 5 miliardi con i quali si utilizzerà il patrimonio di almeno 60 miliardi, altrimenti destinato a dissolversi.

Va registrato infine che nella riunione di cui sopra i rappresentanti del Ministero del tesoro e della Ragioneria generale dello Stato hanno fatto presente di non poter esprimere alcun parere sino a quando non venisse presentata una motivata richiesta ufficiale.

Si è potuto successivamente apprendere che il nostro Ministero degli esteri ha da tempo iniziato tramite l'Ambasciata di Parigi, sondaggi con il Governo francese per la riattivazione della convenzione italo-francese del 1904, in quanto applicabile. Si è avuto inoltre recente notizia che la Francia, oltre a consentire la ricostruzione della linea della tratta corrente sul proprio territorio, ha disposto un intervento a fondo perduto di 600 milioni di vecchi franchi (pari a circa 800 milioni di lire italiane). Va inoltre ricordato l'impegno del consiglio generale del Dipartimento delle alpi marittime di accollarsi un terzo dell'eventuale onere gestionale; dopo tanti anni di incomprensione e di rinvii, la adesione francese, sia pure nei limiti sopra espressi, deve ora rappresentare uno stimolo per la partecipazione italiana. Si tratta pur sempre di collegare due città italiane come sono Cuneo e Ventimiglia per una funzione ancora prevalente a nostro vantaggio quale è quella di fare di Ventimiglia lo sbocco naturale di una longitudinale Europea. Inoltre il ripristino permette il comple-

tamento delle comunicazioni internazionali Nord-Europa, Basilea, Torino, Riviera dei fiori, Costa azzurra, contribuendo così a rompere l'isolamento ferroviario in cui si trovano il Piemonte in generale il Cuneese in particolare, il Nizzardo e la Riviera dei fiori, con i vantaggi di carattere economico-turistico che è facile immaginare.

4. — La spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria, preventivata per 5 miliardi, non costituisce certo un ostacolo insormontabile. Il Parlamento ha votato leggi di autorizzazione di spesa per opere ferroviarie, probabilmente di importanza non superiore alla Cuneo-Nizza-Ventimiglia, e forse di non altrettanto rilievo interregionale e internazionale. I proponenti si sono attenuti, nella dizione di legge, al testo integrale, *mutatis mutandis*, di analoghi provvedimenti votati dal Parlamento, su iniziativa del Governo.

Dinanzi all'importanza dell'opera proposta, e del rilievo che essa è destinata ad assumere, per diffuso convincimento, nel quadro sopra delineato, emerge piuttosto la esiguità dell'importo, pure scrupolosamente accertato dai tecnici delle nostre ferrovie. Si pensi che i 5 miliardi preventivati riutilizzeranno, per così dire, un patrimonio di almeno 60 miliardi oggi inutilizzati! Si tratta dunque di una operazione più che giustificata anche sul piano economico, ed ampiamente valida anche in base a considerazioni di giustizia distributiva. Non è certo edificante — a parte ogni altra valutazione — che un'opera di tanto rilievo quale è la Cuneo-Nizza-Ventimiglia non sia stata finora attuata, mentre centinaia di miliardi venivano erogati in sovvenzioni straordinarie a Società private. Queste considerazioni colgono, a giudizio dei proponenti, un'altra esigenza: quella di superare le contraddizioni a tutti note, determinate dal tipo di sviluppo economico registratosi in Italia negli ultimi anni, e comunque tali da impedire, ad un certo punto, il suo stesso ulteriore proseguimento. In Piemonte ed in Liguria, per fare esempio, le caratteristiche di tale sviluppo hanno finito con creare, da un lato, drammatiche congestioni nella periferia torinese e genovese, aggravando i problemi della casa,

della scuola, dell'assistenza, delle comunicazioni e dei trasporti, mentre dall'altro lato, si accentuava l'isolamento delle provincie di Cuneo e di Imperia.

Non vogliamo certamente qui nè scendere nei dettagli nè illustrare affermazioni che del resto sono oggi sempre più largamente condivise. Riteniamo comunque per certo, che ai fini di uno sviluppo democratico della economia in Italia, in Piemonte, e in Liguria in particolare, una scelta prioritaria debba essere fatta per l'agricoltura: ci limiteremo al riguardo a citare le parole pronunciate a Cuneo dal professor Lombardini, direttore dell'Istituto che conduce le ricerche per il piano regionale piemontese di sviluppo: « Lo sviluppo dell'agricoltura dovrà essere dovunque favorito con tutti i mezzi, poichè significa creare una maggiore stabilità dei mercati locali e predisporre le condizioni più favorevoli per l'avvio di un processo di industrializzazione ».

In realtà una industrializzazione sana, solida, si potrà avere solo se essa sarà fondata su un equilibrato progresso generale, comprendente l'agricoltura, adeguati pubblici consumi fondamentali, casa, scuola, attrezzature sanitarie, eccetera.

Coerente con tale tipo di sviluppo deve essere la politica delle comunicazioni e dei trasporti. Obiettivi, in questo campo, devono essere quelli:

a) di risolvere con minimo costo e, in relazione ad esso, con la massima efficienza il problema di togliere alcune regioni d'Italia dalla situazione di isolamento in cui si trovano;

b) di dedicare tutte le altre risorse disponibili ai problemi veramente necessari all'ordinato sviluppo dell'economia locale, quali le infrastrutture viarie rurali (per renderle capaci di servire una moderna agricoltura meccanizzata), il perfezionamento dei trasporti necessari a comodi spostamenti dei lavoratori verso il lavoro, al miglioramento delle vie di comunicazioni che favoriscono l'insediamento di industrie, mercati, eccetera.

E deve quindi (come del resto è assunto nell'indirizzo del piano in corso di elabora-

zione sotto l'egida dell'Unione provinciale piemontese) essere fermamente affermato, nella teoria e nella pratica, l'assoluta priorità del trasporto pubblico nei confronti di quello privato.

5. — Ritengono i relatori di poter tralasciare le altre considerazioni sociali, turistiche, valutarie, che militano in favore dell'opera. Esse sono evidenti: basti riflettere al fatto che la ferrovia in questione attraversa zone italiane e francesi economicamente depresse, e consentirà a quelle popolazioni scambi rapidi, rapide spedizioni di prodotti a tariffe modeste di nolo; che il traffico turistico moltiplicherà le occasioni di contatti tra il Piemonte, la Francia e la Liguria; che un maggiore afflusso turistico comporterà un maggiore afflusso di valuta straordinaria acquisita in condizioni di privilegio e utilissima per l'approvvigionamento della materia di importazione.

Di fronte a tale ricchezza di prospettive cade anche l'ultima delle obiezioni, quale concernente la pretesa « passività » dell'opera. In realtà tale passività è stata calcolata sul movimento di passeggeri e merci sulla linea nel periodo meno indicato a costituire un convincente parametro: quel 1938 che segnò la fase più acuta di tensione nei rapporti tra l'Italia e la Francia. Da allora il movimento turistico commerciale si è in-

crementato in misura tale (trenta volte tanto) da fare ritenere non temeraria la previsione di una sostanziale attività della linea specialmente ove si consideri la nota complementarietà delle economie ligure-nizzarda con quella piemontese.

Onorevoli colleghi, la ricostruzione di questa linea impegna interessi europei, soddisfa aspirazioni legittime, non è particolarmente onerosa e produrrà risultati economici rilevanti. Nelle zone interessate mai problema locale venne tanto appassionatamente dibattuto a tutti i livelli fino al punto da determinare un vero e proprio movimento legislativo, non solo perchè, come si è detto, analogo strumento è stato prescelto, e per iniziativa di Governo, per risolvere analoghi problemi, ma anche per sottolineare la solennità dell'impegno che Parlamento e Governo sono tenuti ad assumere sul problema della Cuneo-Nizza-Ventimiglia di fronte al Paese.

La presente richiesta nasce infatti da un preciso impegno morale che è quello di sanare le ultime ferite ancora aperte e doloranti della guerra e saldare un debito che lo Stato italiano mantiene insoluto con le Regioni donde presero le mosse, cento anni addietro, l'unità della Patria e il Risorgimento, e si iniziò, vent'anni fa, la vittoriosa guerra di liberazione nazionale.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

È autorizzata la spesa di 5 miliardi per la ricostruzione a cura del Ministero dei lavori pubblici, della ferrovia Torino-Cuneo-San Dalmazzo di Tenda-Breil sur Roya-Ventimiglia, nelle tratte distrutte dagli eventi bellici, in territorio italiano e in territorio francese.

La somma indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 2 miliardi nell'esercizio 1966, di lire 2 miliardi nell'esercizio 1967 e di lire 1 miliardo nell'esercizio 1968.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 5 miliardi. Le somme non impegnate in esercizio sono portate in aumento negli esercizi successivi.

**Art. 2.**

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1966 sarà provveduto a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo esercizio medesimo sul capitolo destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.