CAMERA DEI DEPUTATI N. 2689

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati SARTI, AMADEO ALDO, BALDI, BIMA, SABATINI, SODANO, SAVIO EMANUELA, ARMOSINO

Presentata il 22 dicembre 1960

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

ONOREVOLI COLLEGHI ! — I. – 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 sur Roya in territorio francese) non è di oggi, ma è sorto all'indomani della Liberazione per la distruzione parziale della linea a seguito dei noti eventi bellici. La necessità della ricostruzione della linea fu affermata nel trattato di pace del 1946, venne ribadita nel 4° paragrafo del rapporto finale per la trattativa della Unione doganale italofrancese 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 rimpallo di responsabilità tra il Governo italiano e quello francese che rispecchiava preoccupazioni di indole politica anche comprensibili. 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 piè d'opera; la risposta del Sottosegretario agli esteri onorevole Taviani all'interrogazione dell'onorevole Bima (10 ottobre 1951: « La questione interessa tutta la Nazione »); la dichiarazione del Ministro Schumann da Radio Montecarlo (27 dicembre 1951: « È questione di tempo »); i generici affidamenti del Ministro Bidault dopo la riunione italo-francese del 24 gennaio 1953; i passi delle Autorità cuneesi nel settembre 1954 sul Governo; 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; le negative dichiarazioni del Presidente Mendès France, dopo l'incontro col Presidente Scelba del 12 gennaio 1955; 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.

Per citare poi soltanto gli interventi in sede legislativa effettuati, sull'argomento, nel corso della presente legislatura, ricordiamo i discorsi del senatore Giraudo e del senatore Zaccari in sede di discussione del bilancio dei trasporti al Senato (21 ottobre 1958), dell'onorevole Amadeo e dell'onorevole Sarti alla Camera (25 ottobre 1958) in sede di discussione del bilancio degli esteri; infine l'approvazione decretata unanimemente dalla

Camera il 29 ottobre 1958 all'o. d. g. Sarti-Amadeo, fatto proprio dal Presidente Fanfani, impegnante il Governo a promuovere, per la Cuneo-Nizza-Ventimiglia, « idonee e concrete iniziative ». Né va dimenticato che il relatore al bilancio degli esteri alla Camera per l'esercizio 1960-61, onorevole Pintus, fece un esplicito riferimento alla ricostruzione della linea, auspicandone la pronta riattivazione nel quadro di migliorati rapporti italo-francesi anche nelle zone passate alla Francia con il plebiscito del 1946 e solcate dalla linea in argomento.

II. – Le vicende storico-parlamentari della Cuneo-Nizza-Ventimiglia potrebbero riempire di sè molti volumi (risale al 1879 la prima proposta dell'onorevole Biancheri, in sede di discussione del disegno di legge per la costruzione ferroviaria; ma la linea, dopo una convenzione italo-francese del 1904 incominciò, di fatto, a funzionare nel 1928 !). L'ultimo atto della travagliata vicenda si è avuto con la costituzione, omologata dal tribunale di Cuneo (decreto 9 ottobre 1957) di una Società per azioni Cuneo-Nizza avente lo scopo di « provvedere alla ricostruzione e alla gestione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza » con la partecipazione di persone private e di tutti gli enti pubblici piemontesi interessati (Camere di commercio, Amministrazioni provinciali, Comuni, Enti provinciali del turismo). Detta Società richiese, con lettera a firma del proprio presidente, ingegnere Dino Lora-Totino (17 ottobre 1957), al Ministero dei trasporti italiano la concessione per l'esercizio della linea in questione, un contributo forfettario per la ricostruzione degli impianti fissi residenti in territorio italiano, e per il materiale rotabile, nonché una sovvenzione chilometrica annua di esercizio da concordarsi, impegnandosi la Società, a sua volta, a provvedere alla ricostruzione di tutti gli impianti fissi e all'esercizio della linea, nonché alla manutenzione ordinaria degli impianti fissi di linea nel tratto da Fossano a Ventimiglia, restando a carico delle ferrovie dello Stato la manutenzione della linea nel tratto promiscuo Torino-Fossano. Come contropartita l'Amministrazione ferroviaria italiana avrebbe potuto sfruttare, giusta le proposte della Società, il tratto Fossano-Cuneo-Ventimiglia per il trasporto merci, senza erogare alcun corrispettivo alla Società stessa.

Senonché l'iniziativa si è trovata presto a cozzare contro gli stessi ostacoli di indole politica, psicologica ed economica già incontrati sul proprio cammino, da tutti i sostenitori del ripristino: primo, fra tutti, quello inerente alla ricostruzione del tratto risiedente in territorio francese. La stessa natura privatistica dell'iniziativa è parsa, del resto, costituire una remora all'accoglimento da parte della S. N. C. F. francese, delle istanze presentate dalla Società italiana. Il compito pertanto della Società per azioni Cuneo-Nizza, appare, ai proponenti, superato; essa ha adempiuto nobilmente all'esigenza di tener desta l'attenzione della pubblica opinione italiana e francese sull'importante problema, di stimolare ogni provvida iniziativa in tal senso. Ma oggi il problema, oggetto di autentiche rivendicazioni popolari in tutto il Piemonte, in Francia e nella Liguria occidentale, ha assunto un tal rilievo da giustificare una piena assunzione di responsabilità da parte del Parlamento e del Governo italiano. Perciò i proponenti sottopongono al Parlamento le loro considerazioni, fiduciosi nell'accoglimento di una aspirazione antica e ormai insopprimibile.

III. – La principale obiezione che è stata addotta, in quindici anni, contro la progettata ricostruzione, riguarda come è noto il carattere internazionale della linea, la quale richiederebbe, per essere ricostruita, il concorso della volontà e del finanziamento della Francia. Risulta ai proponenti, per la verità, che l'attegiamento negativo della Francia si è sostanzialmente attenuato; che, in altri termini, seppure non si potrà contare sul concorso finanziario francese, nello spirito della convenzione del 1904, non vi saranno tuttavia obiezioni di fondo in ordine alla ricostruzione da parte dell'Italia della tratta corrente in territorio francese. Risulta altresì ai proponenti che l'Autorità francese ha recentemente espresso parere contrario alla utilizzazione del sedime ferroviario sulla tratta Vievola-Breil sur Roya, per una eventuale costruzione stradale, e ciò nella riaffermata consapevolezza della permanente validità della ferrovia. D'altra parte – come ebbe ad osservare il senatore Giraudo nel già citato intervento in sede di discussione del bilancio dei trasporti – « ove la Francia persista sulla negativa, possiamo pure sempre decidere da soli, con i nostri mezzi, per una finalità tutta nostra quale è quella del collegamento di due città italiane come sono Cuneo e Ventimiglia e per una funzione ancora prevalentemente a nostro vantaggio quale è quella di fare di Ventimiglia lo sbocco naturale di una longitudinale europea». Non è

pensabile infine che l'importanza internazionale della linea sfugga alla Francia, nel momento in cui i due valichi ferroviari di Modane e Ventimiglia si rivelano ogni giorno più inadeguati; sotto questo ultimo profilo, anzi, il problema ha una sua dimensione, e una validità, europea. La Cuneo-Nizza-Ventimiglia è infatti da riguardarsi come il tratto destinato a rendere più celere e breve le comunicazioni sulla Basilea-Domodossola-Torino-Nizza-Ventimiglia il che è quanto dire tra la Svizzera, la Francia orientale e la Liguria. Come osservava del resto, il consigliere nazionale elvetico Robert Bratschi, nel recente convegno torinese delle ferrovie dell'occidente europeo, « è la mancanza di questo canale naturale del transito turistico tra la Svizzera, l'Italia e la Francia, ragione di grave pregiudizio per l'economia complementare di questi paesi ».

Si è anche detto da qualcuno che migliorate e più celeri comunicazioni, nel senso sopra descritto, sarebbero meglio servite da nuovi valichi transalpini, o, addirittura da una autostrada corrente sul sedime della ricostruenda ferrovia. Ma questa ultima soluzione è bloccata, come si è detto, da un veto francese, e comporterebbe in ogni caso un onere dello Stato dieci volte superiore a quello comportato dal riattamento ferroviario. Quanto ai progettati nuovi valichi, la fase di studio è appena iniziata, e quand'anche, come è ben auspicabile, nuovi valichi dovessero aggiungersi ai pochi in efficenza, e la stessa strada fiancheggiante la ferrovia dovesse essere debitamente sistemata (con una spesa, sia detto per inciso, almeno doppia di quella occorrente per la ricostruzione ferroviaria), non per questo la funzione della ferrovia verrebbe meno; si manifesterebbe anzi, con tutta evidenza, quella complementarietà, tra ferrovia e strada, che, nelle zone di montagna, è ancora una realtà. La ferrovia è condannabile, se ne rendono ben conto i proponenti, dove è possibile sostituirla con mezzi più rapidi e comodi, ma non dove e quando il suo percorso, la sua velocità e la sua sicurezza sono superiori a quelli di qualsiasi altro mezzo, come avviene per questa linea montana, attraversata da un zig-zag di frontiere di cui la ferrovia neppure si accorge, potendo consentire i controlli mentre viaggia.

IV. – La spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria, preventivata per 4 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.

Niente esclude tuttavia che il finanziamento dell'opera possa essere effettuato attraverso l'emissione di un normale prestito obbligazionario, garantito dallo Stato fino alla concorrenza della somma necessaria, e per il quale, come è noto, già esiste un preciso pubblico impegno di assorbimento globale ed immediato da parte di un Istituto di credito cuneese.

D'innanzi alla importanza dell'opera proposta, e del rilievo che essa è destinata ad assumere, per diffuso convincimento, nel quadro sopra delineato, emerge piuttosto l'esiguità dell'importo, pure scrupolosamente accertato dai tecnici delle nostre ferrovie. Si pensi che i 4 miliardi preventivati riattualizzeranno, per così dire, un patrimonio di almeno 60 miliardi oggi inutilizzati! Si tratta dunque di una operazione più che giustificata anche sul piano economico. Essa potrà ottimamente inserirsi proprio in quel piano per il potenziamento delle linee di transito per l'estero che il relatore Jervolino preannunciava al Senato, illustrando il bilancio dei trasporti per l'esercizio 1958-59, con riferimento alle esigenze del Mercato europeo comune; un piano che richiederà finanziamenti straordinari di circa 80 miliardi da aggiungersi ai 54 accordati con legge 26 marzo 1955.

Si illudono, infine, i proponenti che queste considerazioni indurranno la stessa Francia, come si augurava il senatore Giraudo nel citato intervento del 21 ottobre 1958, « a rimeditare una volta ancora sul problema, poiché un consenso al passaggio senza un concorso nella spesa significherebbe evidentemente un interesse riconosciuto, ma accolto troppo a buon mercato, per non far riconsiderare al governo francese anche il dovere di impegnarsi nella spesa ».

V. – 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 po-

polazioni 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 maggior afflusso turistico comporterà un maggior afflusso di valuta straordinaria acquisita in condizioni di privilegio e utilissima per l'approvvigionamento della materia di importazione; che infine la ferrovia avrà la sua importanza nel quadro della collaborazione militare tra Italia e Francia ai fini della difesa europea cui entrambe sono interessate.

Di fronte ad una tale ricchezza di prospettive cade anche l'ultima delle obiezioni, quella 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 incrementato in misura tale (trenta volte tanto) da far 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 costruzione di questa linea impegna interessi europei, soddisfa aspirazioni legittime, non è particolarmente onerosa, produrrà risultati economici così rilevanti da accendere nei privati, come è infatti accaduto, velleità di sostituirsi allo Stato, anzi agli Stati, in un compito che loro spetta.

I proponenti hanno inteso avvalersi dello strumento legislativo, non solo perché, come si è detto, analogo strumento è stato prescelto, e per iniziativa di Governo, per risolvere il problema, ad esempio dell'esecuzione di opere ferroviarie in provincia di Savona (legge 4 agosto 1955), o della costruzione della ferrovia Paola-Cosenza (approvata dalla Camera l'8 giugno 1960, con uno stanziamento di 12 miliardi !), 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 imperativo 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 fa, l'unità della Patria e il Risorgimento nazionale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 4 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 1960-61, e di lire 2 miliardi nell'esercizio successivo.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 4 miliardi. Le somme non impegnate in un esercizio sono portate in aumento negli esercizi successivi.

ART. 2.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1960-61 sarà provveduto a carico dello stanziamento dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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