

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 941

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BIANCANI, BO, LENTI, AMASIO, BALCONI MARCELLA, BALDINI,
LEVI ARIAN GIORGINA, MAULINI, NAPOLITANO LUIGI, SCARPA,
SPAGNOLI, SULOTTO, TEMPIA VALENTA, TODROS**

Presentata il 6 febbraio 1964

Ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia e autorizzazione della spesa occorrente

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il 31 gennaio 1961, il compianto collega onorevole Giovanni Oreste Villa, primo firmatario della proposta di legge n. 2765 (stesso oggetto di questa che ci accingiamo ad illustrare) così iniziava il suo dire: « Non torna certo ad onore del nostro Paese dover constatare, a distanza di sedici anni dalla Liberazione, che il problema della ricostruzione di una delle nostre principali linee di comunicazione di grande interesse nazionale ed internazionale, la ferrovia Cuneo-Ventimiglia (che dobbiamo necessariamente vedere nel quadro della linea Basilea-Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza) distrutta dalla guerra, è ancora insoluto ».

Ebbene, onorevoli colleghi, sono passati altri tre anni e ancora una iniziativa parlamentare si rende necessaria, perché il problema non è stato risolto nemmeno dai governi che si sono succeduti dal 1961 ad oggi.

Eppure 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).

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 hanno impe-

gnato sul piano dello studio, della rivendicazione, del dibattito, della agitazione, consigli comunali, amministrazioni provinciali, camere di commercio, associazioni sindacali, tutti i partiti politici, enti del turismo, di qua e di là dalla 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.

In questi tre anni è stato ulteriormente dimostrato che la ricostruzione della linea Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza, oltre ad essere di interesse primario per l'economia piemontese, è necessaria, per non dire indispensabile, al soddisfacimento delle esigenze, sempre crescenti, del traffico turistico e commerciale del nostro Paese in generale.

Infatti non si tratta soltanto di ripristinare un mezzo di comunicazione delle popolazioni di frontiera, ma un terzo transito (con quello di Modane e Ventimiglia) per assicurare gli scambi ferroviari italo-francesi, anche in relazione ai sicuri sviluppi del futuro, tanto più che i transiti di Modane e Ventimiglia si sono ulteriormente intasati e riescono solo con molta difficoltà ad espletare tutto il movimento.

Gli sviluppi produttivi e commerciali degli ultimi anni hanno in realtà ulteriormente ridotta la validità degli argomenti che i competenti organi governativi adducevano sulla

presunta passività della gestione, nel tentativo di giustificare la loro posizione negativa di fronte alle reiterate richieste di ripristino; così come hanno perso notevole efficacia gli argomenti che tendevano a dimostrare come fosse il governo francese ad opporsi alla ricostruzione.

Circa la presunta passività non è facile prevedere oggi quale potrà essere l'esatto bilancio di gestione della ferrovia da ripristinare, ma ci è facile invece confutare la giustezza della impostazione data dagli organi governativi a tale aspetto del problema, avendo essi creduto di poter basare i loro calcoli sul movimento della linea nel biennio 1938-1939. Il riferimento è assolutamente inattuale:

1°) perché i rapporti con la Francia, e quindi gli scambi di uomini e cose, sono oggi radicalmente diversi da quelli che avevano creato, soprattutto proprio in quel periodo, la politica aggressiva e irresponsabile del governo fascista;

2°) perché il traffico in generale, dalla Liberazione ad oggi, ha avuto un incremento notevolissimo rispetto all'anteguerra e non c'è ragione alcuna per non ritenere che così debba verificarsi domani sulla ricostruita linea Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

Ad illustrare questa nostra affermazione riteniamo più che sufficienti alcune cifre. Secondo dati ufficiali, mentre nel decennio che precedette la seconda guerra mondiale l'afflusso annuale di stranieri in Italia si aggirava su una media di due-tre milioni, oggi ha superato i venti milioni, di cui parte consistente varcano la frontiera per ferrovia. E per quanto riguarda le merci, ecco i dati di quelle importate ed esportate da e per la Francia: dal transito di Ventimiglia 28.873 tonnellate nel 1936-37, 516.800 nel 1952 (circa diciassette volte tanto); dal transito di Modane: 272-600 tonnellate nel 1936-37, 2.972.935 nel 1962 (più di dieci volte tanto).

Ai presunti risultati di gestione non si può quindi guardare con il parametro del 1938, ma si deve invece considerare la realtà di oggi tanto più che essa è in continuo sviluppo.

In base a studi attuali la spesa per il ripristino di tutte le opere (ponti e gallerie, armamento, installazione di sicurezza e telecomunicazioni, fabbricati, nonché per il materiale rotabile ammonta a sole lire 4 miliardi e quattrocento milioni indipendentemente, per il momento, dagli impianti per la stazione elettrica). Con tale spesa verrà ad essere utilizzato il restante patrimonio della linea, capolavoro della ingegneria e della tecnica, ag-

girantesi sui sessanta miliardi altrimenti destinati a dissolversi.

Cosicché ci pare di poter ripetere con il compianto onorevole Villa, che se non fosse mai esistita una Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza, oggi, per le ragioni rapidamente addotte, avremmo il dovere di porre il problema *ex novo*, perché tra l'altro non si può non vedere che da Torino la strada per Ventimiglia e la Costa Azzurra passa per Cuneo e non per Savona. Ed è la misura chilometrica a dirlo in modo eloquente: Torino-Savona-Ventimiglia chilometri 254; Torino-Cuneo-Ventimiglia chilometri 190; 64 chilometri in meno. Oggi il percorso viene allungato del 34 per cento. All'incirca la stessa differenza esiste anche per il percorso per Nizza.

Inoltre il ripristino permette il completamento 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.

Del resto, sull'utilità della riattivizzazione della ferrovia non può esserci dubbio alcuno ed è facile citare dichiarazioni ufficiali che denunciano una apparente unanimità al riguardo, fino alla lettera 2 ottobre 1962 del Ministro dei trasporti onorevole Maltarella al Presidente della Camera di commercio di Cuneo, al telegramma 24 gennaio 1963 del Ministro degli esteri, alle dichiarazioni di Boves dell'onorevole Fanfani (23 ottobre 1961).

Avviene però che, ciò malgrado, l'opera non sia stata attuata, mentre centinaia di miliardi venivano spesi per opere infrastrutturali di altro tipo, mentre miliardi dello Stato venivano perfino dati in sovvenzioni straordinarie a società private (si veda il caso della Circumvesuviana).

Ciò dipende dal fatto che perché un'opera si realizzi, occorre che essa non soltanto sia utile, ma che risulti essere di interesse prioritario nel quadro di una determinata scelta di politica economica. E questo evidentemente non è stato il caso della ferrovia Cuneo-Nizza nel quadro dello sviluppo economico monopolistico favorito ed appoggiato dai governi che si sono fin qui succeduti e dal partito della Democrazia cristiana che ne ha sempre costituito l'asse.

Abbiamo tutti assistito a quello che tale sviluppo è stato in Italia, in Piemonte, in

provincia di Cuneo e alle contraddizioni a cui esso ha portato, tali da mettere in difficoltà il suo stesso ulteriore proseguimento.

In Piemonte le caratteristiche di tale sviluppo hanno finito col creare da una parte, ad esempio, drammatiche congestioni nella zona torinese, aggravando fino alla esasperazione i problemi della casa, della scuola, della assistenza, delle comunicazioni, dei trasporti, ecc., mentre dall'altra parte hanno consolidato l'isolamento della provincia di Cuneo, il suo sottosviluppo, la crisi della sua agricoltura, ecc.

Coerenti con tutti ciò, con la politica dei governi e della Democrazia cristiana, ed alleati, sono l'accantonamento della Cuneo-Nizza, il sacrificio dell'agricoltura e del Mezzogiorno, l'arretratezza delle strutture civili, ed anche naturalmente, l'abnorme spinta alla motorizzazione privata, i piani delle autostrade, l'incentivazione alla industrializzazione condotta in un certo, deprecabile modo, ecc.

Tutto ciò deve essere profondamente mutato nel quadro della lotta contro i monopoli e le loro « libere » iniziative, contro il loro autofinanziamento, per l'espansione dell'accumulazione e della spesa pubblica, saggiamente orientata, nel quadro cioè di una programmazione democratica dello sviluppo economico e sociale, nella specie del piano regionale piemontese di sviluppo, in corso di elaborazione.

Non vogliamo certamente qui né scendere nei dettagli né illustrare affermazioni che del resto sono oggi sempre più largamente condivise. Riteniamo comunque per certo, che ai fini di uno sviluppo democratico dell'economia in Italia, in Piemonte e in provincia di Cuneo in particolare, una scelta prioritaria debba essere fatta per l'agricoltura da riorganizzare su basi democratiche con la riforma agraria e l'istituzione dell'Ente regionale di sviluppo: 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 di sviluppo: « Lo sviluppo dell'agricoltura dovrà essere dovunque favorito con tutti i mezzi, perché 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 e solida, certamente necessaria in provincia di Cuneo, si potrà avere solo se essa sarà fondata su un equilibrato progresso generale, comprendente l'agricoltura, adeguati pubblici

consumi fondamentali, casa, scuola, attrezzature sanitarie, ecc.

Coerente con tale tipo di sviluppo deve essere anche la politica delle comunicazioni e dei trasporti. Obiettivo, in questo campo, deve essere non quello di opere atte a soddisfare soprattutto le esigenze dei monopoli e manovre speculative, ma quello:

a) di risolvere con il minimo costo e, in relazione ad esso, con la massima efficienza il problema di togliere la provincia di Cuneo (e lo stesso Piemonte) dalla situazione di isolamento in cui si trova (verso sud);

b) di dedicare tutte le altre risorse disponibili ai problemi veramente necessari all'ordinato sviluppo della 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 comunicazione che favoriscano l'insediamento di industrie, i mercati, ecc.

E deve quindi (come del resto è assunto nell'indirizzo del piano in corso di elaborazione sotto l'egida dell'Unione delle provincie piemontesi) essere fermamente affermato, nella teoria e nella pratica, l'assoluto favore prioritario da concedere al trasporto pubblico nei confronti di quello privato.

In secondo luogo, se pure può talvolta essere ormai necessario tener dietro coi pubblici investimenti in infrastrutture stradali a scelte fatte nell'interesse dei monopoli, che hanno saputo imporre il bisogno dell'auto e una eccessiva (o quanto meno largamente prematura) motorizzazione privata, deve oggi essere negata la priorità ad opere quali trafori tipo « Ciriegia » che, soprattutto legate ad esigenze speculative, puntano al proseguimento della stessa tendenza.

In terzo luogo crediamo di trovare generale consenso nel dichiarare la nostra avversione a tutte quelle iniziative che paradossalmente tendono ad essere finanziate col concorso di risorse tratte da quelle economie locali che devono essere risollevate dalla depressione in cui versano e che in ben altre direzioni devono indirizzare le loro limitate possibilità, pubbliche o private che siano, in capitali e crediti.

Tutti questi motivi convergono ad individuare nella ferrovia Cuneo-Nizza l'iniziativa che nel settore delle comunicazioni e trasporti piemontesi e cuneesi deve avere la precedenza assoluta su qualsiasi altra, pubblica o privata. In particolare sosteniamo che non debba consentirsi alcuna spesa in opere quali il

traforo del Ciriegia (la cui utilità è stata posta in dubbio perfino da una rivista specializzata — confrontare *L'automobile* del 17 novembre 1963 — e si veda anche la possibilità di risolvere con la ferrovia stessa una parte delle esigenze del traffico motoristico), fino a che non sia saldamente acquisita la rapida ricostruzione della ferrovia, che, con una spesa enormemente minore, può togliere la provincia di Cuneo dall'isolamento, sbloccare verso sud la regione piemontese, favorire lo sviluppo turistico, agricolo e industriale, nel quadro di una politica che sappia valersi del servizio pubblico di trasporto per eccellenza (insieme ad altro: quello dell'elettricità) ai fini di una oculata azione di incentivazione.

Onorevoli colleghi! Siamo certi di non cadere in errore se affermiamo che nelle zone interessate mai problema venne tanto appassionatamente e democraticamente dibattuto a tutti i livelli, al punto che, la sua mancata soluzione ha generato malumore e sdegno crescenti. A questo malumore, che è qualche cosa di più serio perché ha creato la sfiducia verso lo Stato, si sono chiaramente riferite le massime autorità della provincia di Cuneo e di Torino che in una lettera indirizzata al Ministro dei trasporti in data 19 settembre 1962 ammonivano: « Riteniamo che sia ormai giunta l'ora per una decisione immediata... Per naturale inclinazione preferiamo agitare i nostri problemi affidandoci alle ragioni di sostanza più che a manifestazioni spettacolari: e finora abbiamo citato tutti gli argomenti, svariati, molteplici e determinanti che fanno appello alla voce della ragione. Se però ve-

dessimo ancora una volta frustrate le nostre legittime aspirazioni proprio nel momento in cui i termini sono così chiari che non ammettono altro che una decisione, allora dovremmo ricorrere, nostro malgrado, a manifestazioni esteriori che serviranno a convincere chi non voglia altrimenti convincersi che le nostre popolazioni, non solo sentono vivamente questo problema, ma sono anche decise a farlo valere! ».

E se questo è lo stato d'animo di chi è piuttosto incline a giustificare, per ovvie ragioni di corresponsabilità sul piano politico, le inadempienze del Governo, è facilmente comprensibile quello delle popolazioni e delle categorie interessate. Tanto che ci pare di poter dire che giunti a questo punto non ci sia da aggiungere altro che questo: vent'anni sono passati da quando la guerra fascista, fra le immani distruzioni che ha portato con sé (e la provincia di Cuneo è una di quelle che ha pagato di più) ha colpito gravemente i già provati interessi economici e sociali del nostro Paese in generale. Spetta oggi allo Stato italiano pagare il debito che esso ha contratto con le nostre popolazioni per l'eroico contributo di sacrifici e di sangue che esse hanno offerto per l'Unità del nostro Paese e nel corso della vittoriosa e riscattatrice guerra di Liberazione nazionale.

Accogliere le loro legittime aspirazioni sarà un modo degno di celebrare il primo ventennale della Resistenza. Ecco un'altra ragione perché confidiamo nell'accoglimento della presente proposta di legge e nella sua sollecita approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È disposta la ricostruzione dei tronchi distrutti dagli eventi bellici, tanto in territorio italiano che in territorio francese, della ferrovia Torino-Cuneo-San Dalmazzo di Tenda-Breil sur Roya-Ventimiglia, da effettuarsi a cura del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 2.

Per l'esecuzione dell'opera di cui al precedente articolo è autorizzata la spesa di lire 5 miliardi. Il Ministero del tesoro è autorizzato a stanziare la somma occorrente riducendo lo stanziamento del capitolo n. 574 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio in corso.