

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2255

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LEVI ARIAN GIORGINA, ALBERTINI, ALPINO, AMADEO, ANGELINO, ARNAUD, BADINI CONFALONIERI, BALDI, BALDINI, BALCONI MARCELLA, BIANCANI, BIMA, BO, BORRA, BRUSASCA, CATELLA, CERUTTI, CURTI AURELIO, DE GRAZIA, DEMARCHI, DONAT-CATTIN, FERRARIS, FOA, FRANZO, GASCO, GEX, GIOLITTI, GRAZIOSI, JACOMETTI, LENTI, MARTINO EDOARDO, MAULINI, MUSSA IVALDI VERCELLI, NICOLAZZI, PASTORE, PELLA, SABATINI, SARTI, SAVIO EMANUELA, SCALFARO, SCARPA, SECRETO, SPAGNOLI, STELLA, SULOTTO, TEMPIA VALENTA, TODROS

*Presentata il 9 aprile 1965*

### 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 corrente in territorio francese), si è proposto 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 al quarto paragrafo del rapporto finale per la trattativa dell'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 uno scarico reciproco 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 primi-

tiva 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 1951: « 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 si sono dimostrate valide le ragioni che avevano indotto parlamentari di vari partiti ad assumere iniziative legislative e che hanno 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.

II. — L'8 dicembre 1960 il ministro italiano dei trasporti disponeva un sopralluogo, 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 una proposta di legge, onde investire del problema direttamente il Governo e il Parlamento.

Due proposte di legge venivano pertanto presentate da un gruppo di parlamentari democristiani e da un gruppo di parlamentari comunisti ed assegnate alle Commissioni bilancio e lavori pubblici della Camera, dopo che la Camera stessa ne aveva decretata l'urgenza.

Bloccate 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, le proposte di legge vengono ora ripresentate 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.

III. — 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 interessate, 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 6 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 incomprendimento e di rinvii, l'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 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 e ad assicurare gli evidenti vantaggi economici e turistici.

IV. — La spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria, preventivata per 5 miliardi, non costituisce certo un ostacolo insormontabile. Il Parlamento ha votato leggi di autoriz-

zazione 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, emerge piuttosto la esiguità dell'importo, scrupolosamente accertato dai tecnici delle nostre ferrovie. Si pensi che i 5 miliardi preventivati riutilizzeranno 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 rilievo come la Cuneo-Nizza-Ventimiglia non sia stata finora attuata, mentre centinaia di miliardi sono stati spesi per opere infrastrutturali di altro tipo, e miliardi dello Stato sono stati erogati in sovvenzioni straordinarie a società private. Queste considerazioni collegano, 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, ad esempio, le caratteristiche di tale sviluppo hanno finito col 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 si è accentuato l'isolamento delle province di Cuneo e di Imperia.

Non vogliamo certamente qui né scendere nei dettagli né illustrare affermazioni oggi sempre più largamente condivise. Riteniamo comunque per certo che ai fini di uno sviluppo democratico della economia in Italia — specie in Piemonte e in Liguria — una scelta prioritaria debba essere fatta per l'agricoltura. Ci limiteremo al riguardo a citare le parole pronunciate a Cuneo dal professore 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, 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 si potrà avere solo se sarà fondata su un equilibrato progresso generale dell'agricoltura e di tutti i pubblici servizi fondamentali: casa, scuola, attrezzature sanitarie e trasporti.

Coerente quindi con tale tipo di sviluppo deve essere la politica delle comunicazioni e dei trasporti. Gli obiettivi, in questo campo, sono:

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

b) 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; comodi spostamenti dei lavoratori verso il lavoro; miglioramento delle vie di comunicazione che favoriscono l'insediamento di industrie, mercati, ecc.

Nella teoria e nella pratica deve essere affermata l'assoluta priorità del trasporto pubblico nei confronti di quello privato, come del resto è assurda nell'indirizzo del piano in corso di elaborazione sotto l'egida dell'Unione provinciale piemontese.

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. Essa consentirà alle popolazioni scambi rapidi, rapide spedizioni di prodotti a tariffe modeste di nolo. Il traffico turistico moltiplicherà le occasioni di contatti tra il Piemonte, la Francia e la Liguria. 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, la pretesa « passività » dell'opera. In realtà questa 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 di trenta volte, cosicché non è

temeraria la previsione di una sostanziale attività della linea, specialmente ove si consideri la complementarietà della economia 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 po-

polare. La presente proposta di legge intende sottolineare la solennità dell'impegno che Parlamento e Governo sono tenuti ad assumere di fronte al Paese sul problema della Cuneo-Nizza-Ventimiglia: impegno 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, vent'anni fa, la vittoriosa guerra di Liberazione nazionale.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

E' 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 1965-66, di lire 2 miliardi nell'esercizio 1966-67, di lire un miliardo nell'esercizio 1967-68.

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 1965-1966 sarà provveduto a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio del medesimo destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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