

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MERCOLEDÌ 15 DICEMBRE 1965

(57^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia » (1123) (D'iniziativa dei senatori Bertone ed altri) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 797, 802, 804, 805
ADAMOLI	803
CORBELLINI, relatore	798, 803, 804
DE UNTERRICHTER	802, 803
GENCO	802, 803
GIANCANE	804
MASSOBRIO	802
ROMITA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	804, 805

La seduta è aperta alle ore 9,30.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Corbellini Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez,

Massobrio, Spasari, Vergani, Vidali e Zanier.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Romita.

GUANTI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Bertone ed altri: « Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia » (1123)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Bertone, Giraud, Zaccari, Cassini, Boccassi, Cagnasso, Rovere, Audisio, Roasio, Secchia, Passoni, Poët, Vacchetta, Magliano Terenzio, Coppo, Rovel-la, Massobrio, Baracco, Sibille, Macaggi e Chabod: « Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia ».

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 57^a SEDUTA (15 dicembre 1965)

Comunico che il Presidente del Senato, accogliendo la richiesta avanzata dalla nostra Commissione nella seduta precedente, ha assegnato il disegno di legge in sede deliberante.

Dichiaro aperta la discussione generale.

C O R B E L L I N I , *relatore*. Onorevoli senatori: 1. — La linea ferrata Cuneo-Ventimiglia fu costruita in seguito agli accordi intervenuti fra i Governi d'Italia e di Francia con la convenzione sottoscritta a Roma nel giugno 1904 (approvata dal Parlamento italiano il 28 giugno 1904 e dalla Francia il 19 aprile 1905); e cioè mentre si era già espressa nel Parlamento italiano la necessità della nazionalizzazione delle strade ferrate.

Con legge del 22 aprile 1905, n. 137, la convenzione divenne esecutiva, e con la successiva legge del 30 giugno dello stesso anno n. 293 fu autorizzata dal Parlamento italiano la spesa di 38 milioni di lire per la costruzione dei tratti della ferrovia sul territorio italiano. Il rimanente tracciato, ricadente nel territorio francese, fu invece assunto, secondo la convenzione, dalle ferrovie francesi (P.L.M.).

L'importanza internazionale della comunicazione ferroviaria era già a quell'epoca apparsa evidente. Difatti la linea che si inizia a Cuneo, dove convergono i traffici dell'alto Piemonte e di oltre frontiera, dopo 48 chilometri raggiungeva il confine italo-francese alla stazione di S. Dalmazzo di Tenda e seguendo un percorso di successivi 20 chilometri circa, rientrava in Italia alla stazione di Piana per raggiungere la stazione terminale di Ventimiglia sulla nostra Riviera di ponente.

Le discussioni di carattere tecnico esecutivo, specialmente nei riguardi dei lavori da eseguire sul tracciato attraverso le Alpi al Col di Tenda, si protrassero a lungo tra i due Stati interessati; ed i lavori furono completati solo nel 1928, anno in cui la linea per Ventimiglia venne inaugurata.

Nel frattempo anche la Francia costruì la derivazione che da Breil sur Roya giunge direttamente a Nizza con un percorso di 44 chilometri, tutto in territorio francese.

Si ottenne in tal modo una doppia comunicazione transalpina: tra Breil sur Roya e Nizza, su territorio francese, e Breil sur Roya e Ventimiglia su quello italiano.

Tale comunicazione transalpina, fin dal suo inizio, non soltanto intensificò le comunicazioni tra il Piemonte e la riviera italo-francese, ma costituì un importante collegamento internazionale, che attraversando le Alpi Marittime collegava le zone del centro Europa, convergenti a Basilea, sia con la nostra Riviera dei fiori che con quella nizzarda.

A tal riguardo ho tracciato una piantina della linea ferroviaria, che desidero venga allegata al presente resoconto.

Il carattere di prevalente interesse internazionale della ferrovia, con un percorso in territorio francese, nel giorno stesso in cui si ebbe la dichiarazione di guerra dell'Italia alla Francia (10 giugno 1940) determinò la immediata sospensione dei trasporti ferroviari su tutta la linea. Le successive operazioni militari, soprattutto per opera dell'armata tedesca, apportarono dei gravissimi danni alla ferrovia, sia nei tracciati italiani oltre Cuneo e Torino e da Breil a Ventimiglia, sia su quelli francesi da S. Dalmazzo di Tenda a Nizza. Risultarono così distrutte opere ferroviarie di notevole importanza come trafori alpini, ponti e viadotti esistenti nel tratto italiano e in quello francese.

Dopo l'armistizio del 1945 — spostati i confini a Vievola e a Olivetta S. Michele, nei pressi di Airole — fu riesaminata la opportunità di porre mano ai lavori di ripristino dei tratti distrutti. La Cuneo-Torino, interrotta dal 27 aprile 1945, fu riattivata a cura delle Ferrovie dello Stato italiano nel periodo del quarto Governo di Alcide De Gasperi e cioè l'8 gennaio 1948; il successivo tratto della lunghezza di 43 chilometri, tra Cuneo e Vievola, interrotto dal 1940 al 1945, fu invece reso idoneo al traffico soltanto per il trasporto di merci, soprattutto richiesto dallo sviluppo sempre crescente del trasporto di legnami; nel 1949 durante il periodo delle trattative (di cui ebbi occasione di occuparmi direttamente) che già si erano iniziate dal Governo italiano con la Francia

per il completamento della intera comunicazione fino a Ventimiglia, si riconobbe la necessità di effettuare anche degli ulteriori trasporti merci a navetta tra Cuneo e Vievola, che si sono intensificati sempre più, specialmente in questi ultimi anni, e cioè dal 1964 al 1965

Contemporaneamente, in territorio francese fu ricostruita la linea da Nizza a Breil di 44 chilometri. Rimasero quindi interrotti i tratti alpini più ardui: quello ricadente nel territorio divenuto francese tra Vievola, Breil e Olivetta S. Michele (chilometri 42) e quello sul territorio italiano da Olivetta S. Michele a Ventimiglia (chilometri 15).

Non mi soffermo sulle ampie discussioni tecnico-economiche e sociali che si svolsero nel frattempo al fine di ottenere un accordo per il ripristino completo delle comunicazioni. Mi limito soltanto a rilevare che esse hanno messo sempre più in evidenza la necessità economico-sociale di ultimare l'opera distrutta dalla guerra e solo parzialmente ripristinata nel primo periodo della ricostruzione ferroviaria.

2. — Nei riguardi della necessità di eseguire il completamento della ricostruzione, si deve in primo luogo rilevare che le esigenze del traffico transalpino nazionale ed internazionale attraversante un valico delle Alpi Marittime, dopo oltre 37 anni dalla inaugurazione della linea Torino-Cuneo-Vievola, si sono notevolmente modificate con sensibile aumento ed estensione delle zone ad essa collegate: e non è oggi più possibile disconoscere l'importanza notevolmente maggiore che esse hanno assunto, rispetto a quella valutata all'epoca della sua costruzione.

Ho ritenuto in proposito di richiedere elementi positivi agli enti interessati; e tra essi in primo luogo alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato italiane, per avere dati di base tecnicamente valutati, con responsabile conoscenza dei traffici che si potrebbero sviluppare su tutto il percorso della intera linea (da Cuneo a Ventimiglia), con la ricostruzione dei tratti, specialmente ardui, delle zone montuose, sia nel territorio francese (Vievola-Olivetta S. Michele, di chi-

lometri 42) che in quello italiano (Olivetta S. Michele-Ventimiglia di chilometri 15).

Una commissione di tecnici italiani e francesi, all'uopo costituita, ha elaborato, fin dal 1961, uno studio approfondito del problema; e sulla base degli elementi economici dei costi e dei ricavi riferiti al 1961, è risultato che a lavori ultimati della strada ferata e con l'effettuazione di treni a trazione Diesel (il tratto ricostruito su territorio francese, Breil-Nizza, è già esercitato a trazione Diesel) si poteva prevedere, per il 1964, un bilancio di esercizio della linea che consentiva l'introito di 930 milioni annui con una corrispondente spesa di 900 milioni, e cioè con una attività netta di 30 milioni. Considerato il traffico prevedibile per l'esercizio 1970, con ipotesi molto prudenti sul prevedibile aumento, fin da allora veniva previsto un introito di complessivi 1.176 milioni con una spesa di 990; e cioè con un utile annuo di esercizio di 86 milioni.

Questi dati dovrebbero naturalmente venire aggiornati a cura delle Ferrovie dello Stato italiane per riferirli all'attuale situazione dell'economia dei traffici ed alle previsioni del loro sviluppo futuro. Ma si può con la massima ragionevolezza ritenere che eventuali dubbi sulla loro effettiva consistenza (e con molta probabilità sul loro maggiore sviluppo) possano facilmente venire dissipati, perchè risulta già evidente l'aumento delle attività agricole, industriali e turistiche delle zone interessate, avvenuto dal 1961 ad oggi ed in via di ulteriore incremento. A tale maggiore traffico della zona interessata si debbono aggiungere ovviamente anche i trasporti ferroviari che convergeranno sulla nuova ferrovia — quando verrà interamente riaperta al traffico — in conseguenza dei provvedimenti previsti dal piano di sviluppo delle zone attraversate. Per queste previsioni, ho ritenuto necessario rivolgermi agli enti pubblici locali (Camere di commercio, Province e Comuni) che mi hanno fornito degli elementi positivi direttamente connessi con lo sviluppo economico e sociale da essi previsto nelle proprie zone, in base a programmi generali già concretati.

3. — Fra gli elementi fornitimi dagli enti anzidetti circa il probabile prossimo sviluppo del traffico turistico che interessa direttamente il trasporto ferroviario di viaggiatori, provenienti dal Centro Europa, che si concentra ferroviariamente a Basilea per giungere (via Torino-Cuneo) alla litoranea della zona di Imperia e della Riviera dei fiori, è di notevole importanza quanto riferisce la Camera di commercio di Imperia, la quale già nel 1964 aveva rilevato che il turismo internazionale era stato valutato a circa 4 milioni di presenze, di cui oltre il 50 per cento provenienti dall'estero, via Basilea.

Da dati più precisi risultanti dagli elementi in possesso degli uffici doganali e ferroviari di Ventimiglia, tali previsioni venivano non soltanto confermate ma apprezzabilmente aumentate, tenendo conto della riattivazione del tratto ferroviario italo-francese Vievola-Breil-Ventimiglia. Prevedendo poi anche un aumento notevole del traffico delle merci tra Francia e Italia (di cui farò cenno) diviene sempre più urgente la necessità di riattivare la Cuneo-Breil-Ventimiglia per sbloccare l'attuale grave intasamento dei trasporti ferroviari dovuti alle operazioni doganali nelle stazioni di Modane e Ventimiglia; il che avviene specialmente in conseguenza di interruzioni, molto frequenti, come si verificò nel passato inverno, sulle linee convergenti agli anzidetti transiti.

Infatti, agli effetti del traffico merci, le linee Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza, anche nel quadro del MEC, vengono considerate come un terzo transito internazionale (assieme a quelli già ricordati di Modane e Ventimiglia) sempre più necessario per assicurare rapidità delle comunicazioni e degli scambi di merci in continuo aumento, tra l'Italia e la Francia: e poichè il traffico merci tra i due Paesi interessati dal 1936-37 ad oggi è aumentato di oltre venti volte, si conferma la necessità di ricostruire la linea di comunicazione internazionale preesistente che dal Nord Europa — via Basilea, Torino, Cuneo — raggiunga la Riviera dei fiori e la Costa Azzurra. E inoltre evidente che la ricostruzione della ferrovia sarà di gran-

de giovamento alle zone locali che ad essa fanno capo, le quali saranno tolte dall'attuale isolamento e potranno così non soltanto ripristinare i propri traffici come nell'anteguerra, ma ulteriormente potenziarli creando nuove possibilità di lavoro con lo sviluppo delle attività esistenti e con la prevista creazione di nuove industrie locali, che offriranno la possibilità di rapido e sensibile assorbimento di mano d'opera, sia essa agricola che industriale.

4. — La breve esposizione che precede tende a dimostrare l'opportunità e la necessità di ricostruire interamente la linea Cuneo-Ventimiglia; ricostruzione auspicata dalle Camere di commercio di Torino, Imperia e Cuneo; in modo particolare, esse prevedono che verranno a crearsi nuove ed ampie possibilità per lo sviluppo dell'economia e del turismo di tutta la zona delle Alpi Marittime.

Anche la *Commission Fédéraliste Européenne des Alpes* si è interessata al problema ed auspica una sua favorevole e rapida soluzione, in quanto collega alla riattivazione della linea il miglioramento della vita sociale ed economica di tutta la zona alpina che fa capo alla ferrovia da riattivare. Ricordo anche che la stampa italo-francese ha più volte messo in risalto la necessità di ripristinare i tratti interrotti per incrementare l'intera economia del basso Cuneense e in particolare della valle del Roya.

Si può quindi concludere che, dagli elementi forniti da tutti gli Enti interpellati, si deduce chiaramente che vi sono le premesse per creare un traffico tale che non renderà passiva la linea, e che stimolerà il progresso delle zone attraversate.

Solo le Ferrovie dello Stato hanno ancora qualche perplessità sulla redditività della linea perchè, aggiornando le previsioni del 1961 ad oggi, esse prevedono che i mutamenti avvenuti nelle spese di esercizio possano determinare un aumento della spesa totale, sostanzialmente, per i miglioramenti retributivi accordati al personale ferroviario. Altro motivo di perplessità le Ferrovie dello Stato trovano nella possibilità che vengano

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 57^a SEDUTA (15 dicembre 1965)

costruite nuove strade, le quali sottrarranno traffico alla ferrovia, specie se venisse costruita la moderna arteria sottopassante il Ciriegia — strada già allo studio — che accorcerebbe il percorso Torino-Nizza di 20 chilometri e quello Milano-Marsiglia di 26 chilometri. Ciò, specie in relazione alla corrente creatasi col traforo del Monte Bianco, potrebbe sottrarre traffico — di viaggiatori, in modo particolare — alla Torino-Cuneo-Nizza-Ventimiglia.

Pur tuttavia anche le Ferrovie dello Stato non disconoscono che la linea in esame rappresenta pur sempre una importante relazione internazionale, nonchè una più diretta via di comunicazione fra il Cuneense e le zone limitrofe della nostra Riviera e del Nizzardo; pertanto esse esprimono un giudizio sostanzialmente favorevole al ripristino della ferrovia in esame.

Al riguardo dobbiamo ricordare che tale necessità fu riconfermata in recenti colloqui italo-francesi, sui quali il Sottosegretario, onorevole Giuseppe Lupis, rispondendo ad una interrogazione presentata alla Camera dei deputati dall'onorevole Badini Confalonieri, ha dichiarato che il ripristino del tronco ferroviario ancora interrotto da Viola a Breil e Ventimiglia è stato ormai concordato con le competenti autorità francesi, le quali hanno accettato di concedere un contributo finanziario per i lavori da eseguire nel tratto attraversante il proprio territorio.

Dobbiamo infine ricordare che nell'ultimo e recente incontro di Parigi tra il nostro Ministro degli esteri, onorevole Amintore Fanfani, e il generale De Gaulle fu data conferma di tale accordo, con la precisazione dell'onere finanziario di 800 milioni di vecchi franchi francesi che sarebbe sostenuto dalla Francia.

5. — Analizzando la spesa totale di 5 miliardi prevista dal disegno di legge in esame non sembra che essa risulti sufficiente per i lavori da eseguire e per il funzionamento della linea. Partendo dalle perizie di massima elaborate nel 1961 la Commissione mista di esperti delle Ferrovie dello Stato e della Société Nationale des Chemins de Fer —

S.N.C.F. — opportunamente aggiornate ad oggi, si raggiunge una spesa di circa 4.000 milioni di lire per il ripristino degli impianti fissi nell'ipotesi di esercire la linea a trazione Diesel come in atto avviene per la Breil-Nizza. Inoltre sarà necessaria una spesa di 2.500 milioni di lire per l'allestimento degli occorrenti locomotori Diesel.

La spesa prevista assommerebbe dunque a 6.500 milioni: ma si deve oggi poter contare sull'apporto del contributo già ufficialmente offerto dal Governo francese, di 800 milioni di vecchi franchi francesi, come è stato ricordato nella relazione illustrativa fatta dai presentatori del disegno di legge in esame, ed ormai già accordato. Rimarrebbe perciò a carico dell'Italia la differenza di 500 milioni alla quale si potrà provvedere in un prossimo futuro con l'approvazione di una apposita legge suppletiva richiesta per l'ultimazione dei lavori entro un triennio; ma essi si possono pertanto iniziare subito con le somme previste dal disegno di legge in esame.

Risulta infine necessaria una preventiva e definitiva intesa tra il nostro governo e quello francese circa la volontà di ripristinare i tronchi di linea ancora interrotti e successivamente la stipulazione di una Convenzione fra le Amministrazioni italiane e francesi intesa a disciplinare i reciproci rapporti:

a) per quanto si riferisce al finanziamento dell'opera;

b) per quanto è attinente alle modalità per l'esecuzione dei lavori in territorio francese, ove venga stabilito che ai lavori stessi debba provvedere l'Italia;

c) alla sistemazione delle maestranze da adibire ai lavori;

d) alle modalità di esercizio e di gestione della linea.

Si auspica che ciò avvenga al più presto, al fine di poter iniziare sollecitamente i lavori subito dopo l'approvazione del presente disegno di legge.

I fondi richiesti per la parte italiana dovrebbero essere stanziati nello stato di previsione della spesa del Ministero dei

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 57ª SEDUTA (15 dicembre 1965)

trasporti e dell'aviazione civile e non in quello del Ministero dei lavori pubblici, secondo il testo del disegno di legge, poichè trattasi di ricostruzione a seguito di danni di guerra e non di costruzione di nuova linea. Le Ferrovie dello Stato, che hanno rapidamente ricostruito nell'immediato dopoguerra la rete nazionale distrutta per la quasi totalità, nelle riunioni internazionali ove è stato discusso il problema, si sono sempre dichiarate pronte a curare i lavori di ripristino, sia pure a condizione che tutta la spesa faccia carico allo Stato, in quanto nei fondi stanziati dalla legge n. 211 del 1962 non sono contemplati lavori di ricostruzione e la spesa prevista dal disegno di legge in esame non può rientrare nell'ambito dei bilanci ordinari.

Questa è l'unica modifica che propongo, e concerne l'articolo 1, mentre l'articolo 2 può restare invariato.

P R E S I D E N T E . Trattandosi di ricostruzione a seguito di danni di guerra, evidentemente, essa spetta al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Su questo punto mi pare che possiamo essere tutti d'accordo.

M A S S O B R I O . Desidero dire solo poche parole, quale firmatario del disegno di legge e quale piemontese, per ringraziare il senatore Corbellini della sua relazione, che certamente contribuirà a rendere più celere la soluzione del problema: desidero ringraziarlo in particolare per la solerzia, l'impegno ed il calore che ha posto nell'elaborare la relazione. Egli ha compreso l'importanza e l'urgenza della ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia, per la quale ripetutamente il Governo ha preso impegni e fatto promesse, senza, peraltro, pervenire ad alcun risultato concreto.

Mi auguro, quindi, che con questo provvedimento si possa finalmente giungere alla soluzione di questo problema di così grande importanza.

G E N C O . Dichiaro subito di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge. Mi preme, però, far rilevare che di

questi due tronchi da ricostruire, uno, della lunghezza di 36 chilometri, si trova in territorio francese, ed è il più difficile da fare perchè attraversa la zona alpina, l'altro, di 22 chilometri, si trova in territorio italiano, ed è il meno difficile dovendo essere realizzato nella zona litoranea della Liguria.

D E U N T E R R I C H T E R . Le difficoltà sono identiche per entrambi i tronchi.

G E N C O . Ad ogni modo, si tratta di ricostruire 58 chilometri di linea ferroviaria di cui 36 chilometri in territorio francese.

È chiaro che tale iniziativa interessa l'Italia in modo precipuo, ma trovo strano che per una linea da ricostruire in gran parte in territorio francese la Francia debba contribuire soltanto con una somma di circa un miliardo, mentre noi dovremo spendere ben cinque.

Il senatore Corbellini, nella sua limpida e dettagliata relazione, dice che dovrà essere stipulata una convenzione fra l'Amministrazione italiana e quella francese, intesa a disciplinare i reciproci rapporti per quanto si riferisce al finanziamento dell'opera, per quanto concerne le modalità per l'esecuzione dei lavori in territorio francese e circa la sistemazione delle maestranze da adibire ai lavori, nonchè le modalità di esercizio e di gestione della linea.

Ora, capisco che le modalità di esercizio e di gestione della linea possano essere stabilite successivamente mediante la stipulazione di una convenzione, ma per quanto concerne la costruzione della linea ferroviaria sarebbe stato opportuno conoscere preventivamente che cosa ne pensa la nostra Amministrazione ferroviaria.

Il senatore Corbellini, inoltre, dice che la spesa di 5 miliardi prevista dal disegno di legge in esame non sembra essere più sufficiente per i lavori da eseguire, ma che, aggiornando le perizie di massima elaborate nel 1961, si renderà necessaria una spesa di 4 miliardi di lire per il ripristino degli impianti fissi ed una spesa di 2 miliardi e 500 milioni per l'allestimento degli occorrenti locomotori Diesel.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 57^a SEDUTA (15 dicembre 1965)

Ora, per quanto concerne quest'ultima spesa, devo dire francamente che non ne comprendo la ragione. Le due linee ferroviarie che devono essere congiunte non sono già servite da locomotori elettrici?

C O R B E L L I N I , *relatore*. Come ho già detto nella mia relazione, il tratto ricostruito su territorio francese, Breil-Nizza, è già esercitato a trazione Diesel e quindi anche noi dovremo adottare questo tipo di locomotori.

G E N C O . Si potranno usare quelli già in dotazione alle Ferrovie dello Stato.

D E U N T E R R I C H T E R . Riferendomi a quanto ora detto dal senatore Genco, desidero innanzi tutto precisare che le difficoltà presentate dalla costruzione dei due tronchi, rispettivamente in territorio francese e in territorio italiano, sono identiche, tranne che negli ultimi 5 chilometri del tratto francese, cioè quelli che attraversano la valle della Roya. Inoltre, ritengo che da questa sede non dovremmo interferire troppo su quelli che saranno gli accordi definitivi tra Francia e Italia, perchè non dobbiamo dimenticare che il problema oggi al nostro esame è la conseguenza di una guerra che non abbiamo vinto. È vero che la linea ferroviaria da ricostruire interessa un territorio che prima era italiano, ma è altrettanto vero che tale territorio è oggi francese e che con questa Nazione vi sono rapporti di danni di guerra. Per tale ragione credo che la cosa debba essere lasciata alla discrezione delle due Amministrazioni.

G E N C O . Non intendevo dire questo; desideravo soltanto avere maggiori notizie.

D E U N T E R R I C H T E R . Le notizie si avranno a cose concluse; un'indagine preventiva di quale sarà la definizione dei rapporti economici tra Francia e Italia non sarebbe opportuna.

Non dimentichiamo, poi, che il fatto che la Francia, oggi, veda con occhio diverso la ricostruzione della linea, rispetto a 15

ed anche a 10 anni fa, è dovuto al distendersi della situazione politica. Inizialmente, infatti, la Francia non desiderava che quelle nostre popolazioni, che vivono in zone nelle quali è ancora vivo il ricordo dell'Italia, avessero rapporti troppo stretti con il nostro Paese.

Penso, perciò, che sia nostro dovere politico, a prescindere dalla convenienza economica, far sì che questa gente, sebbene perduta in seguito ad una guerra conclusasi sfavorevolmente per noi, si senta sempre legata alla madre Patria; ragion per cui è necessario fare presto ed evitare di chiedere cose che potrebbero portare un ulteriore ritardo alla soluzione del problema.

A D A M O L I . Ritengo sia quasi superfluo dichiarare che il Gruppo politico cui appartengo è favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame, in quanto tra i proponenti del progetto vi sono anche alcuni rappresentanti del nostro Partito.

Questo non ci impedisce, tuttavia, di esprimere una certa preoccupazione per la strada che si è stati costretti a scegliere per deliberare la ricostruzione di questo tronco ferroviario.

Sono 15 anni che le rappresentanze locali, servendosi di vari mezzi, agitano questo problema e, anche da parte francese, siamo di fronte ad una posizione molto chiara.

L'anno scorso ho infatti avuto occasione di partecipare, a Mentone, ad un incontro tra parlamentari italiani e francesi interessati alla questione e posso dire che eravamo tutti d'accordo sulla necessità e la urgenza di riattivare questa linea. Anzi, da parte francese, vi era la tacita accusa che noi non facessimo abbastanza per arrivare ad una soluzione concreta della questione. A quell'epoca, infatti, la Francia aveva già provveduto allo stanziamento necessario, mentre l'Italia non aveva fatto ancora alcuna previsione di spesa.

Finalmente, con il presente disegno di legge, sono stati reperiti i fondi necessari a realizzare quest'opera ma, e questa è la cosa che ci amareggia, nulla è stato fatto, da parte del Governo, per chiarire, con apposita convenzione, i rapporti che dovranno

intercorrere tra Francia ed Italia per attuare questi lavori.

Come si potrà infatti passare alla fase esecutiva della costruzione della ferrovia, se tra i due Paesi interessati non saranno intervenuti gli opportuni accordi?

Questa è dunque la preoccupazione che noi abbiamo e, per tale ragione, invitiamo il Governo, se non lo ha già fatto, a prendere le necessarie iniziative per arrivare ad una convenzione con lo Stato francese, senza la quale, malgrado il presente disegno di legge, questo tratto ferroviario rimarrà interrotto, come lo è oggi.

G I A N C A N E . Sono anch'io d'accordo che sia necessario ricostruire la linea ferroviaria in questione, per vari motivi, di ordine economico e sociale.

Per quanto riguarda la questione sollevata dal senatore Adamoli, ritengo che l'approvazione del presente disegno di legge spingerà il nostro Governo ad accelerare le pratiche necessarie per arrivare alla convenzione con la Francia.

Se i rappresentanti dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti, nelle loro repliche, potranno già fornirci elementi al riguardo sarà bene; in caso contrario, li preghiamo di rendersi interpreti presso gli organi competenti affinché si addivenga, il più presto possibile, alla definizione di questo problema mediante opportuni accordi con la Francia.

C O R B E L L I N I , *relatore.* Ripetendo alle osservazioni del senatore Adamoli, riprese anche dal senatore Giancane, ricorderò che nella mia relazione ho detto: « Al riguardo dobbiamo ricordare (mi riferisco naturalmente alla convenzione con la Francia) che tale necessità fu riconfermata in recenti colloqui italo-francesi, sui quali il Sottosegretario, onorevole Giuseppe Lupis, rispondendo ad una interrogazione presentata alla Camera dei deputati dall'onorevole Badini Confalonieri, ha dichiarato che il ripristino del tronco ferroviario ancora interrotto da Vievola e Breil è stato oramai concordato con le competenti autorità francesi, le quali hanno accettato di

concedere un contributo finanziario per i lavori da eseguire nel tratto attraversante il proprio territorio ».

Pertanto, ufficialmente, vi sono stati già dei contatti e delle prese di posizione.

R O M I T A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ricordo agli onorevoli senatori che nella seduta di ieri — in occasione dell'esame in sede referente di questo disegno di legge, che si è concluso con la richiesta di assegnazione in sede deliberante, richiesta prontamente accolta dal Presidente del Senato — il sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile, onorevole Lucchi, si espresse, a nome del Governo, a favore dell'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Ho appunto sott'occhio il testo stenografico delle dichiarazioni rese ieri dal sottosegretario Lucchi. Affinchè rimanga agli atti la completa espressione del suo pensiero, dò lettura di tale resoconto.

« Mi associo, onorevoli senatori, all'unanimità dei consensi che avete dimostrato nei confronti di questo disegno di legge.

« Effettivamente, come hanno sottolineato alcuni oratori, oltre ai motivi politici che giustificano la ricostruzione di questo tratto ferroviario, vi sono motivi economici e sociali, e ritengo che il piano di programmazione regionale non potrà non tener conto della necessità di dare ad una zona del Piemonte — peraltro non favorita — uno sbocco importante con la linea di cui trattasi.

« Anche nell'ambito della Comunità economica europea ritengo, infatti, che questa ferrovia potrà avere un grande sviluppo, in quanto servirà ad alleggerire il carico di certi trasporti sulle attuali linee ed aprirà nuove strade al turismo.

« Questo problema si sta oramai discutendo da anni ed il presente disegno di legge rappresenta il primo passo concreto per avviarlo a soluzione.

« Replicando al senatore Adamoli, dirò che entro questo mese vi sarà un incontro tra

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 57ª SEDUTA (15 dicembre 1965)

le autorità francesi ed italiane per vedere in che modo si potrà modificare la vecchia convenzione che risale al 1904.

« Se la Commissione approverà il provvedimento in esame è evidente, come ha ben detto il senatore Giancane, che il Governo — anche se per legittimi motivi sarebbe portato a tergiversare — non potrà più sottrarsi alla necessità di accelerare i tempi e concludere questa convenzione; pertanto, apprezzo molto il consenso che tutti gli oratori hanno manifestato. Tale unanimità di consensi, infatti, favorirà senz'altro la completa rapida soluzione del problema ».

R O M I T A, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non posso che associarmi alle dichiarazioni del sottosegretario Lucchi e ringraziare, a mia volta, la Commissione per il voto favorevole che vorrà esprimere nei riguardi di questo provvedimento.

Nella mia qualità di deputato della zona interessata a questo problema, ho naturalmente seguito molto da vicino le vicende della ferrovia Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia, e vorrei ancora una volta sottolineare l'importanza di tale linea all'interno del Mercato comune europeo.

Infatti, nelle due zone di Nizza e Cuneo si è creata tutta una serie di interessi culturali, turistici ed economici comuni, ed indubbiamente il traffico, sulla linea ferroviaria in questione, supererà qualsiasi previsione.

Aggiungo inoltre che, come rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, sono pienamente d'accordo che alla realizzazione di quest'opera debba provvedere il Ministero dei trasporti, in quanto, come ha giustamente sottolineato il senatore Corbellini, si tratta non della costruzione di una nuova linea, bensì della ricostruzione di un tronco ferroviario distrutto dalla guerra.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

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.

Il relatore, senatore Corbellini, ha proposto il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo:

« È autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per la ricostruzione, a cura del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Ferrovie dello Stato), 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 trasporti e dell'aviazione civile (stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato) in ragione di: 1 miliardo nell'esercizio 1966, 2 miliardi nell'esercizio 1967 e 2 miliardi nell'esercizio 1968.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Ferrovie dello Stato) è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 5 miliardi. Le somme non impegnate in un esercizio sono portate in aumento negli esercizi successivi ».

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 57^a SEDUTA (15 dicembre 1965)

Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti l'articolo nel testo ora letto.

(È approvato).

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.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 10,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari

ALLEGATO

