

vechi

Cuneo-Nizza S.p.A.

Sede - CUNEO - Palazzo Municipale Via Roma 28 - Telefono 33-81

Ragioni che impongono
la ricostruzione del tronco ferroviario

C U N E O - V E N T I M I G L I A - N I Z Z A

nel quadro della linea internazionale

BASILEA-TORINO-VENTIMIGLIA-NIZZA

BIBLIOTECA
C.C.I.A.A. CUNEO

1960

"Cuneo-Nizza" S.p.A. Cuneo

1) LA CUNEO-VENTIMIGLIA-NIZZA NEL QUADRO DELLE COMUNICAZIONI FERROVIARIE EUROPEE.

Il tronco di linea in oggetto va considerato non a sè stante, ma come il tratto terminale della comunicazione che congiunge il Nord Europa, la Germania, la Svizzera ed il Piemonte con la Riviera dei Fiori e la Costa Azzurra.

E' a tutti nota la formidabile attrazione che le due Riviere esercitano per tutto l'anno su una massa sempre crescente di turisti; risulta chiara ed evidente quindi l'assurdità di mantenere inattivi i 36 chilometri da Vievola a Breil (che permetteranno, essendo funzionante il tronco Breil-Nizza di 44 chilometri, il collegamento con Nizza e Marsiglia) ed i 22 chilometri da Breil a Ventimiglia.

Il traffico turistico e commerciale é in continuo aumento, e non é vero che esso sia assorbito esclusivamente dalle strade che rivelano, tra l'altro, i pericoli ed il disagio dell'eccessivo carico; quando si debbono attraversare le Alpi le comunicazioni ferroviarie (comode e sicure per tutto l'anno) sono sempre gradite.

Agli effetti del traffico merci inoltre la Cuneo-Ventimiglia e Nizza non va considerata solo come mezzo di comunicazione delle popolazioni di frontiera. Nel quadro del MEC essa va vista come terzo transito (assieme a quelli di Modane e Ventimiglia) necessario oggi e sempre più indispensabile nel futuro per assicurare agli scambi italo-francesi il mezzo per attuare l'unità economica europea che, per realizzarsi, ha bisogno di molte vie di comunicazione.

2) ZONA DI INFLUENZA COMMERCIALE E TURISTICA.

Da quanto sopra esposto deriva logica e conseguente la considerazione dell'amplissima zona di influenza di tale linea. Essa, accorciando notevolmente (rispetto al percorso attraverso Savona) le distanze (e riducendo

quindi i tempi ed i costi) della Riviera dei Fiori e della Costa Azzurra con il Piemonte, la Svizzera ed il Centro^e Nord Europa, agevolerà enormemente il flusso di correnti commerciali e turistiche destinate ad incrementarsi sensibilmente. Tutte queste zone sono destinate a vedere nella direzione Nord Sud e in quella Sud Nord il rifiorire di traffici che troveranno, attraverso la linea ricostruita, la loro strada naturale di svolgimento. Torino e tutto il Piemonte, le due Riviere, oltre il rispettivo fortissimo movimento, avranno il vantaggio di essere inseriti su un'altra via internazionale di comunicazione, trovandosi facilmente accessibili anche alla clientela svizzera, tedesca e nordica; il traffico merci fra l'Italia settentrionale e la Francia meridionale potrà avere un terzo indispensabile sbocco. E la popolazione e l'economia del Cuneese, rimaste troppo a lungo tagliate fuori dalle grandi linee di comunicazione, potranno vedere realizzate le loro giuste aspirazioni.

3) MOTIVI DELLA MANCATA RICOSTRUZIONE.

I Governi italiano e francese hanno risposto negativamente alle reiterate richieste locali per il ripristino adducendo come giustificazione la presunta passività di gestione. I comitati di esperti, composti essenzialmente da tecnici della S.N.C.F. francese e delle FF.SS. italiane si sono basati, per giungere a tali conclusioni, sul movimento della linea nel biennio 1938-39, nonchè sul traffico attuale della autolinea che funziona sul percorso da Cuneo a Nizza e Ventimiglia.

E' intuitiva l'assoluta inattendibilità di tali elementi. Difatti nel 1938-39 (periodo assolutamente anormale per uno studio) la tensione politica italo-francese ed il programma autarchico italiano, uniti alle difficoltà che sistematicamente venivano frapposte al movimento turistico, bloccarono, si può dire, lo svolgimento di normali rapporti commerciali tra i due Paesi.

Il movimento stradale dell'autolinea, temporaneamente sostituito

della ferrovia, é un indice altrettanto inattendibile perchè la tortuosità ed i filtri doganali e di polizia del percorso lo rendono ben meno desiderabile di quello ferroviario.

4) MOTIVI CHE IMPONGONO IL RIPRISTINO.

Occorrono alcune premesse di carattere generale e particolare.

a) Le comunicazioni ferroviarie costituiscono un pubblico servizio necessario ed indispensabile per lo sviluppo economico e sociale di un paese e di ogni comunità internazionale. Se tutti i tronchi di ferrovia passivi dovessero essere aboliti, non solo le linee locali ma anche la massima parte delle grandi linee dovrebbero essere soppresse. Il problema pertanto va visto indipendentemente dalla eventuale passività di gestione (peraltro discutibile, in base agli elementi che successivamente verranno forniti).

b) Il turismo é in continuo notevolissimo sviluppo. Con i migliorati e cordiali rapporti italo-francesi le relazioni turistiche tra l'Italia settentrionale, la Riviera dei Fiori, la Costa Azzurra sino a Marsiglia, nonchè il traffico da e per il Centro e Nord Europa comporteranno un movimento notevolissimo sulla linea.

c) L'attuazione del MEC (ora appena agli inizi) imporrà uno scambio sempre crescente di merci fra l'Italia e la Francia.

Fatte queste premesse, i motivi che impongono il ripristino della linea in oggetto si possono sintetizzare nei seguenti:

A) In base a studi attuali compiuti dalla Soc.p.a. Cuneo-Nizza, la spesa per il ripristino di tutte le opere (ponti e gallerie, armamento, installazioni di sicurezza e telecomunicazioni, fabbricati) nonchè per il materiale rotabile ammonta a sole lire 4.400.000.000 (indipendentemente, per il momento, dagli impianti per la trazione elettrica). Con tale spesa verrà ad essere utilizzato tutto il restante patrimonio della linea (capolavoro della in-

gegneria e della tecnica) aggirantesi sui sessanta miliardi, altrimenti destinato a dissolversi.

B) Movimento turistico.

Il movimento dei viaggiatori sulla rete italiana é aumentato in questi ultimi anni di oltre il 300% rispetto al 1938 (360/380 milioni di persone in media contro il 108.816.000 del 1938). Il traffico turistico con l'estero é enormemente aumentato: l'incremento formidabile del movimento sulla Costa Azzurra e sulla Riviera dei Fiori, i tradizionali legami che uniscono il Piemonte alle due predette zone ed a Marsiglia (e reciprocamente) nonchè l'attrattiva che il mare esercita verso le popolazioni del Centro e Nord Europa costituiscono garanzia indiscutibile di prospettive favorevoli di movimento per la linea in esame, anche in considerazione del fatto che si debbono attraversare le Alpi, il che rappresenta sempre disagio per tutto l'anno, e incertezza e difficoltà per i molti mesi invernali.

C) Traffico merci.

Come risulta dal seguente prospetto, rispetto al 1936-37, il movimento complessivo attraverso il transito ferroviario di Ventimiglia é aumentato, in questi ultimi anni, all'incirca di dodici volte; quello attraverso il transito di Modane all'incirca di quattro volte. Tale traffico, per effetto della realizzazione del MEC nonchè del normale incremento degli scambi internazionali, é destinato ad aumentare ancora.

E' noto che i transiti di Modane e Ventimiglia sono già oggi intasati e riescono a mala pena (con ritardi e difficoltà) ad espletare tutto il movimento.

Appare, quindi, evidente l'assoluta, urgente necessità di ricostituire al più presto questo terzo sbocco di traffici tra i due Paesi e non perdere ulteriore preziosissimo tempo.

D) Il ripristino permette (come già detto) il completamento della comunicazione internazionale Nord Europa-Basilea-Torino-Riviera dei Fiori-Costa

Azzurra, risolvendo quindi problemi economici che riguardano importanti e floride regioni, contribuendo a rompere l'isolamento ferroviario in cui si trovano il Piemonte in generale e la provincia di Cuneo in particolare, il Nizzardo e la Riviera dei Fiori, permettendo a queste zone di giungere quanto meno alla situazione in cui si trovavano nell'anteguerra, mentre altre zone d'Italia e di Francia hanno conseguito notevoli miglioramenti. D'altra parte il tronco di linea in oggetto é paradossalmente (trattandosi di comunicazione internazionale) l'unico a non essere ancora ripristinato.

E) I fattori sociali ed economici diretti sono stati già illustrati. Occorre però tenere presenti alcuni altri elementi indiretti di notevole importanza.

Il funzionamento del tronco porterà indubbiamente un incremento del traffico sulle linee che ad esso si congiungono con evidente maggior reddito delle stesse.

Il maggior afflusso di moneta straniera nelle regioni terminali ed attraversate porterà vantaggi sensibili ai due Paesi.

L'aumento della potenzialità contributiva delle popolazioni servite dalla ferrovia e di quelle viciniori andrà a favore dei rispettivi Governi.

Le ragioni politiche poi sono talmente evidenti che non é il caso che ci soffermiamo a specificarle. Sarà sufficiente rifarsi alla relazione già citata dell'On. Léon Janet (documento n. 2421 della Chambre des Députés - session de 1905) che nel rinnovato clima di amicizia italo-francese assume viva attualità. Il relatore, a pagina 23, definisce la convenzione italo-francese del 1904 per la Cuneo-Nizza "... un acte de haute portée politique..." e chiude con la seguente perorazione "... Votre Commission est donc convaincue que en votant le projet de loi dont le texte suit, vous manifesterez votre désir d'accentuer encore le rapprochement de la France et de l'Italie et de développer les échanges commerciaux entre les deux nations amies."

5) CONVENZIONI ITALO-FRANCESI.

La costruzione e la gestione della linea in territorio francese vennero disciplinate dalla convenzione italo-francese del giugno 1904 (approvato in Italia l'11-6-1904 dalla Camera ed il 28-6-1904 dal Senato ed in Francia dalla Camera il 19-4-1905), che dice fra l'altro:

a) "Le Président de la République et sa Majesté le Roi d'Italie, reconnaissant l'utilité d'établir des communications plus directes par voie ferrée entre Coni et Nice et entre Coni e Vintimille en suivant la Vallée de la Roya, pour donner satisfaction aux vœux exprimés par les populations intéressées des deux pays, ont résolu de régler par une Convention les conditions générales suivant lesquelles ces nouvelles voies ferrées seront construites et exploitées".

o m i s s i s
Article premier

Les Hautes Parties contractantes sont d'accord pour établir une nouvelle communication entre les réseaux des chemins de fer des deux pays au moyen d'une voie ferrée qui, traversant les territoires respectifs dans la vallée de la Roya, reliera Coni avec Vintimille et avec Nice par Sospel.

o m i s s i s
art. 4

Le chemin de fer, objet de la présente convention, sera considéré comme voie internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises non prohibées, comme aussi au transport des voyageurs, sans distinctions de jours fériés et de fêtes.

L'Onorevole Léon Janet a pagina 11 della sua relazione a stampa (documento 2421 della Chambre des Députés - session de 1905) illustra la Convenzione così esprimendosi: "Le Gouvernement italien est autorisé à faire continuer, en territoire français, les trains de Coni à Vintimille. Par contre, il s'engage à admettre dans ces trains des rames en provenance ou à destination de la ligne de Breil à Nice, de manière à établir un service direct de Nice à Coni sans transbordement pour les voyageurs."

Tale convenzione rimane tuttora valida.

Inoltre l'espletamento del servizio venne regolato dal "Traité entre la Société Nationale des Chemins de fer Français (S.N.C.F.) et l'Administration des Chemins de fer Italiens de l'Etat (F.S.) pour l'exploitation des sections de lignes Coni-Nice (Cuneo-Nice) et Coni-Vintimille (Cuneo-Ventimiglia) comprises entre la gare de Breil et les frontières Nord et Sud, ainsi que pour l'usage et la gestion de la gare commune de Breil-sur-Roya."

6) SCOPI E ATTIVITA' DELLA "CUNEO-NIZZA" S.p.a.

Da quanto precede risulta in modo inequivocabile:

- a) l'eccezionale importanza del ripristino del tronco Vievola-Breil-Ventimiglia, sotto l'aspetto del traffico (persone e merci) e sotto il profilo economico-sociale-politico;
- b) l'assoluta urgenza di provvedervi;
- c) la possibilità di esecuzione delle opere (citata Convenzione italo-francese del 1904) per congiungere, attraverso il territorio francese, Cuneo con Ventimiglia e, automaticamente, con Nizza.

Essendo mancata la iniziativa per la realizzazione di tale programma (modesto per i capitali da impiegare e pur fecondo di favorevoli e sicuri risultati) da parte dei Governi italiano e francese, gli Enti locali cuneesi (Amministrazione provinciale, Camera di Commercio, Comune, Ente provinciale per il Turismo, Unione Industriali) uniti ad Istituti bancari ed a privati hanno impostato un programma concreto per uscire dalla stasi che minacciava di diventare cronica, sicuri di interpretare le aspirazioni e le necessità della Riviera dei Fiori, della Costa Azzurra e del Piemonte e consci di soddisfare le necessità evidenti di tutte le predette zone. Essi si sono riuniti costituendo (il 2.10.1957) la "Cuneo-Nizza" S.p.a., con sede in Cuneo, che ha provveduto:

1°) A CHIEDERE (IN DATA 26.10.1957) AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI FRANCESE ED ALLA S.N.C.F. FRANCESE:

- a) l'autorizzazione a ricostruire tutte le opere in territorio francese nel tratto Vievola-Breil-Ventimiglia;
- b) la concessione in uso delle opere ancora esistenti lungo tale percorso;
- c) la stipulazione di nuovo accordo per la gestione di tale linea, con

apposita convenzione per il servizio tra i centri ferroviari e per i collegamenti con la linea Breil-Nizza.

2°) A CHIEDERE (IN DATA 26.10.1957) AL MINISTERO DEI TRASPORTI ITALIANO:

- a) la concessione per la gestione della linea ferroviaria Torino-Fossano-Cuneo-Limone-Ventimiglia (o altro eventuale minor tronco);
- b) una sovvenzione una tantum per la ricostruzione delle installazioni fisse e per la dotazione di materiali rotabili, oltre ad una sovvenzione chilometrica annuale di esercizio (ai sensi della legge 2.8.1952, n.1221).

Il tutto previ accordi da intercorrere tra la "Cuneo-Nizza" S.p.a. ed i Ministeri italiano e francese.

La Società ha ora ultimato i preventivi di spesa per la ricostruzione delle opere, ha trattative in corso con la S.N.C.F. per le norme di esecuzione dei lavori e per la gestione, ha chiesto ufficialmente al Ministero dei Trasporti italiano (in seguito alla domanda presentata) di dar corso alle trattative per la concreta attuazione del programma.

oooooooooooo

Spendere altre parole sarebbe superfluo: l'evidenza dei fatti illustrati si impone da sola.

La Società "Cuneo-Nizza" é sicura che (se non vorranno rivedere il loro atteggiamento, provvedendo in proprio alla ricostruzione ed alla gestione di una linea internazionale così importante) il Ministero dei Trasporti italiano con le FF.S. e con gli altri Dicasteri interessati, quanto meno concederà alla Società (costituita in maggioranza da Enti pubblici, con liber-

tà d'ingresso per altri Enti pubblici) le provvidenze previste dalle leggi della Repubblica italiana e che il Ministero dei Lavori pubblici francese rilascerà le richieste autorizzazioni e concessioni.

LA "CUNEO-NIZZA" S.p.a. E CON ESSA GLI ENTI PUBBLICI PROMOTORI HANNO E VOGLIONO AVERE FIDUCIA NELLA COMPRESIONE DA PARTE DEI GOVERNI ITALIANO E FRANCESE PER UN PROBLEMA INTERNAZIONALE E LOCALE DI COSI' SIGNIFICATIVA IMPORTANZA E DESTINATO A PROVOCARE VANTAGGIOSE E NOTEVOLI CONSEGUENZE ECONOMICHE A FAVORE DI NUMEROSE ZONE E DI ATTIVE POPOLAZIONI.

Cuneo, 2 giugno 1960.

Merci importate ed esportate dai transiti di VENTIMIGLIA e MODANE

		E s e r v i z i o												1° sem. 1959 (1)
		1936-37	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958		
Ventimiglia	— Importazioni	11.648	52.243	138.317	192.793	154.165	182.002	255.164	287.552	290.710	307.710	253.396	175.787	
	-- Esportazioni	17.225	41.820	40.647	59.183	41.769	42.196	41.140	40.992	89.167	103.994	56.339	51.813	
	TOTALE	28.873	94.063	178.964	251.976	195.934	224.198	296.304	328.544	379.877	411.704	309.735	227.600	
	Aumento % . rispetto al 1936-1937	—	+225,8%	+519,8%	+772,7%	+578,4%	+676,5%	+926,2%	+1037,9%	+1215,7%	+1325,9%	+972,7%	+668,5%	$\times \frac{1}{2}$ =1376,6%
Modane	— Importazioni	168.050	606.379	902.712	796.153	479.722	737.069	1.053.885	1.011.401	855.342	851.846	875.574	692.341	
	-- Esportazioni	104.541	210.982	287.400	301.401	345.818	137.725	169.924	214.239	363.481	405.727	323.406	221.663	
	TOTALE	272.591	817.361	1.190.112	1.097.554	825.540	874.794	1.223.809	1.225.640	1.218.823	1.257.573	1.198.980	914.004	
	Aumento % . rispetto al 1936-1937	—	+199,8%	+336,6%	+302,6%	+202,8%	+220,9%	+349,0%	+347,1%	+361,3%	+339,8%	+235,3%	$\times \frac{1}{2}$ =470,6%	

(1) I dati relativi al 1° semestre 1959 sono stati moltiplicati per 2 per il ragguglio ad anno.