



CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA
DELLA PROVINCIA DI CUNEO

LA FERROVIA CUNEO-VENTIMIGLIA

E LA

RETTIFICA DEL CONFINE OCCIDENTALE



CAMERA DI COMMERCIO
CUNEO

32
H
120

BIBLIOTECA

STABILIMENTO GRAFICO BERTELLO — BORGO S. DALMAZZO

N. INV. 10184

BID 900122 1877

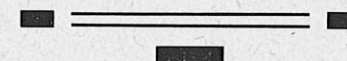
COLL. 32 H. 120



CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA
DELLA PROVINCIA DI CUNEO



LA
FERROVIA CUNEO-VENTIMIGLIA
E LA RETTIFICA
DEL CONFINE OCCIDENTALE



STABILIMENTO GRAFICO BERTELLO — BORGO S. DALMAZZO

La neutralità Doganale di Valle Roia.

Può tale neutralità esser sufficiente a risolvere il problema economico per cui si è invocata la rettifica dei confini?



Il problema ferroviario che interessa la Regione Piemontese e la Liguria occidentale resterà sempre insoluto fino a che la Cuneo-Nizza-Ventimiglia ormai compiuta per il tratto che corre su territorio italiano non sarà compiuta pure nel percorso francese.

Alla buona volontà delle nostre Ferrovie mal corrispose però la insistentemente richiesta cooperazione del Governo della vicina Repubblica che estende il suo dominio per un breve tratto di territorio che si incunea nell'italianissima Valle Roja e così sbarra la via a questa nostra prima aspirazione per effetto di una malaugurata convenzione imposta dalle vicende della guerra del 1859.

Frattanto i due tratti di ferrovia compiuti di quà e di là del territorio francese terminano a due stazioni di frontiera. l'una all'altra opposte, che si stanno guardando con la disperazione di dover restare ancora a lungo inutilizzate.

Noi non possiamo tralasciare, in questa occasione, con la quale il Governo ci chiede quali economie di trasporti possano favorire l'incremento del traffico del nostro distretto, di rilevare la necessità che tale arteria sia presto compiuta e messa in esercizio, e soprattutto insistiamo nel chiedere che il Governo italiano si valga dei rapporti di amicizia e di alleanza con la sorella Francia, perchè il prossimo dopo guerra, facendo giustizia del precedente dopo guerra del 1859 che fissò l'inconsulta frontiera, ci dia l'opportunità di colmare l'interruzione della diretta via al mare ed al litorale italiano e francese e ciò, non per mire di ingrandimento territoriale, ma per l'esistenza, la vitalità e l'indipendenza dei nostri commerci e delle nostre industrie.

Il costo di costruzione di questa linea sale già a 76 milioni di lire ed a questa somma cospicua conviene aggiungere una grossa cifra pari all'inutilizzazione delle linee ed al fatto che il tronco da S. Dalmazzo di Tenda a Cuneo e quello da Ventimiglia ad Airole in esercizio, non solo non ne compensano la spesa, ma in questi tempi di alto prezzo di carbone costituiscono un *deficit* di gran mole.

Quando si rifletta che, a tenore della convenzione Italo-Francese del 1906, ratificata dal Parlamento e dal Senato francese nel 1908, erano stati fissati otto anni per la costruzione della linea e che al termine di questo periodo - giugno 1914 - la Francia era in arretrato di ben tre anni di lavoro, noi crediamo di aver ben il diritto di invocare una più legittima tutela dei nostri interessi.

Nel Parlamento francese, a proposito dell'indugio al completamento della linea Cuneo-Nizza, l'on. Durandy, Presidente della Camera di Commercio di Nizza e Deputato di uno dei collegi di frontiera, disse che i governi interessati

erano in colpa per il ritardo nell'esecuzione dei lavori e fu certamente carità di patria che indusse l'on. Durandy ad esprimersi in tal modo. Perchè se l'on. Durandy fosse stato assolutamente esatto, avrebbe dovuto correggersi e dire che il ritardo da parte dell'Italia era di così poca entità che i lavori dei due versanti erano stati terminati dopo un anno.

Ed infatti da oltre due anni l'Italia ha intieramente costruita la linea e non ha che da provvedere all'armamento del tratto S. Dalmazzo di Tenda - Confine Nord della lunghezza di Km. 2 e 233 metri ed a quella Airole-Piena; il primo tratto ha costato la bellezza di circa sei milioni di lire, dei quali si stanno perdendo da tre anni gli interessi senza contare il danno per l'abbandono in cui sono lasciate tante opere rimaste senza adeguata sorveglianza. Si aggiunga che anche il tratto Airole - S. Michele-Frontiera Sud è terminato all'incirca dallo stesso tempo e che anche per questo tratto sono da applicarsi le considerazioni precedenti.

Noi riteniamo che nessuna considerazione estranea all'argomento ci debba impedire di esporre la questione nei suoi veri termini e partendo da un solo punto di vista, quello degli interessi economici del paese. Si cadrebbe in un grossolano errore se si invocasse la guerra per giustificare il ritardo da parte della Francia a porre termine ai lavori in tempo utile. Quando la Francia fu vigliaccamente e ribaldamente assalita dalla Germania nell'agosto 1914 le opere ferroviarie avrebbero dovuto essere terminate. La Francia si era invece indugiata in una inazione deplorevole forse pensando che l'Italia l'avrebbe seguita. Purtroppo la guerra ha potuto giustificare l'ulteriore ritardo che si sta accostando ai tre anni e non accenna a finire.

I giornali hanno da tempo accennato ad una ripresa di

lavori, ma essa non viene mai e non verrà che al termine della guerra. Altre cure reclamano oggi l'attività della mano d'opera e dei tecnici francesi.

Ancora si è caldeggiata una convenzione fra i Comuni, meglio le regioni interessate per assicurare subito la costruzione del tronco S. Dalmazzo di Tenda-Ventimiglia nel tratto francese ove i lavori appena tracciati furono sospesi. Ma poca speranza osiamo riporre nel buon fine di tale programma.

Mentre davamo alle stampe la presente Memoria ci fu dato di apprendere che la Francia sarebbe disposta ad accedere solo in minima parte alla risoluzione dei problemi economici che si collegano con la situazione delicata e difficile di Valle Roja e cioè proponendo la neutralità doganale del territorio francese della Valle; *è ben chiaro che tale proposta non può costituire una soluzione del problema.*

La questione politica scompare di fronte all'importanza della questione economica; gli interessi agricoli, industriali e commerciali impongono una assoluta continuità di territorio dal Piemonte al mare fino al limite occidentale segnato dallo spartiacque alpino e la complessità del problema non può esser ridotta ad una questione di dogane.

Certi problemi di sviluppo delle risorse della valle erano praticamente non esistenti al tempo in cui il malaugurato confine fu stabilito; oggidi le questioni di rimboschimento, di sfruttamento delle energie idrauliche, la regolarizzazione di un bacino idrico a scopo industriale e di protezione contro le piene hanno assunto una importanza che prima non avevano e tale importanza è eccezionale per un fiume come la Roja, le cui acque impetuose possono essere convertite in fonti di

preziose energie. Ma è impossibile senza unità di concetto e di esecuzione, affrontare tali problemi che implicano tutta una serie coordinata di opere idrauliche lungo l'intera valle; possiamo noi ragionevolmente attenderci che una nazione faccia sacrifici finanziari per lavori i cui benefici saranno riservati al territorio di un'altra?

Inoltre il rimboschimento è quasi sempre ostacolato da problemi di natura militare; informino le colline sopra Genova che l'autorità militare non ha mai consentito fossero comprese in programmi di rimboschimento anche solo di massima.

A parte i contrasti di interessi, non ci è dato di illuderci sulla possibilità di facile cooperazione nella costruzione di opere pubbliche; le stesse difficoltà deplorate nella soluzione del problema ferroviario dimostrano l'impossibilità di ottenere continuità ed unità d'azione in casi consimili.

Ma neppure nelle questioni semplicemente doganali la proposta neutralizzazione potrebbe considerarsi soddisfacente poichè essa non esclude ostacoli di indole sanitaria, le cui conseguenze rappresentano delle barriere assai più pericolose di quelle doganali; è noto a tutti che in regime di trattati di commercio quando si vogliono frustrare i benefici che da un trattato derivano ad un altro paese, si invocano le ragioni sanitarie. La storia dei nostri rapporti commerciali con varii paesi d'Europa e d'oltre mare è ricca di tali insegnamenti e con la stessa vicina Francia, ora fortunatamente amica ed alleata, non è del tutto cessata l'eco delle difficoltà economiche che, per ragioni sanitarie, si ripercossero su molte nostre esportazioni, soprattutto del bestiame, fino ad una totale cessazione di quello che fu per lunghi anni un florido commercio fra noi e la vicina Repubblica. Si aggiunga infatti che l'esportazione del bestiame dalle stesse nostre regioni di frontiera verso

la Francia era assolutamente impedita per ragioni sanitarie. Per la valle di Stura che ha uno sbocco assai favorevole verso la valle dell' Ubaye e dell' Ubayette, il commercio colla Francia del bestiame posto nel nulla, voleva dire un danno incalcolabile per quelle popolazioni dedite all'agricoltura nella forma più naturale di sfruttamento, data l'altitudine dell' alta valle : quello dell'allevamento del bestiame.

Il valore pratico di una linea di comunicazione per Valle Roja dal Piemonte al mare, che noi caldeggiamo come una imprescindibile necessità per l'ulteriore sviluppo delle risorse di una gran parte dell'Alta Italia, è subordinato alla condizione che il tracciato della nuova linea si svolga tutto su territorio italiano, per cui le pianure dell'Alta Valle Po e dei suoi primi affluenti verranno a costituire un entro terra rispetto ad un centro importante di attrazione dei prodotti del suolo, dell'operosità e delle energie piemontesi, quale è la Riviera di Ponente, pei suoi bisogni e per il transito delle esportazioni oltre mare.

Nè conviene illudersi che il traffico commerciale — a parte le considerazioni sopra esposte — possa essere ugualmente rilevante se la questione territoriale fosse risolta a metà con la proposta neutralizzazione doganale; poichè qualsiasi difficoltà mantenuta nella nuova arteria dal Piemonte al mare, stimolerebbe la costruzione di altre linee già in progetto, che svolgendosi tutte in territorio italiano, raccoglierebbero l'immensa maggioranza del traffico, mentre d'altro canto il compimento della linea di Valle Roja, senza interposte barriere, porrebbe senz'altro in disparte tali progetti e la loro minacciata concorrenza.

L'Italia possiede i 5/6 della Valle Roja, del cui sviluppo soltanto 17 Km. appartengono alla Francia; questo territorio

è parte integrale del nostro paese; accetterebbe forse la Francia una situazione corrispondentemente anomala, quale sarebbe se nella valle di un fiume francese il confine italiano si addentrasse escludendone un quinto a favore dell'Italia?

Il territorio di Valle Roja è geograficamente ed etnicamente italiano; lo spartiacque alpino lo delimita ad occidente e, scendono da Alpi esclusivamente italiane le acque che lo attraversano per gettarsi su mare italiano. Frastagliamenti di confine nuocciono ad entrambe le parti interessate.

In questo noi riteniamo di aver consenzienti lo spirito di equità e l'opinione pubblica francese, e ce ne dà affidamento la franca parola di uno dei più intelligenti pubblicisti francesi M. H. Hauser, il quale, prospettando nella sua recente pubblicazione « Le Problème Colonial » i cambiamenti e le rettificazioni di frontiere che saranno il necessario corollario del programma di liberazione e di rivendicazioni che costituisce il movente e la vera forza morale della guerra che oggi tutto il mondo civile combatte, parlando dei confini coloniali nel continente africano, ebbe così felicemente ad esprimersi:

« qu'on fasse disparaître tous les « becs de « canard » et toutes les « pointes de crayon », comme toutes « les « antennes », figures bizarres qui n'avaient été imaginées « que pour arrêter le développement normal des établissements « européennes et pour préparer des conflits. Dans ce partage, « il sera sage que les alliés de la veille tiennent compte des « besoins des alliés de la dernière heure, que l'Italie, par « exemple, obtienne les voies de pénétration nécessaires à la « prospérité de sa façade méditerranéenne ».

Se tale argomentazione si ritiene giustificata per possedimenti coloniali o semplici zone di influenza, quanto maggior valore dovrà essa avere circa questioni che toccano gli inte-

ressi più vitali di intere regioni di una grande nazione europea ! I concetti esposti dall'illustre pubblicista francese dovranno a più forte ragione applicarsi al confine italo-francese, essendo ugualmente ingiustificato che il confine francese si addentri nel nostro versante in Valle Roja e che il nostro valichi lo spartiacque sino ad includere il territorio di Molières.

In grave errore cadrebbe chi sostenesse che seguire criteri di nazionalità lungo il deflusso delle acque equivale ad una formula vuota di significato. La voce del sangue scende inseguendo gli echi delle valli, elude arbitrarie frontiere e si afferma attraverso barriere doganali, calpestando i trattati più elaborati. L'esperienza di questa guerra insegna: di qua e di là del doppio confine, dal nostro paese affluisce liberalmente il concorso fraterno all'approvvigionamento della Valle fin dallo scoppio delle ostilità.

Anche evulsi dalla nazione madre, dall'Italia i tre Comuni di Breglio, Fontan e Saorge sentirono l'influenza dei legami del sangue, nelle provvide opere fervide di benessere economico che l'antica patria loro concedeva; nè vorranno quelle popolazioni disconoscerlo; nel 1861 erano dei paesi isolati, abbandonati, con quella famosa diligenza che impiegava ben oltre 24 ore ad andare a Nizza. Tutto il beneficio di vita economica, di transito, di commerci l'ebbero dall'Italia.

Si cominciò con la strada nazionale Breglio-Ventimiglia. Chi la costruì, chi prese l'iniziativa per mettere quei paesi in diretto rapporto con Ventimiglia e quindi con Nizza? Giuseppe Biancheri - e a Giuseppe Biancheri è stata dedicata di fatti la prima Piazza di Breglio.

Chi ha costruito il primo tunnel sotto il colle di Tenda, che ha facilitato i movimenti commerciali della Valle ponendo così quel territorio in diretta comunicazione con i grandi centri

industriali dell'Alta Italia, come prima li aveva messi in diretta comunicazione col mare? Ancora una volta l'Italia - Chi ha costruita la ferrovia, mentre la Francia dormiva e l'ha portata prima a Vievola, poi a Tenda e poi a S. Dalmazzo di Tenda? Chi ha dato un forte sussidio al servizio automobilistico che la Francia non sovvenziona? Ancora una volta l'Italia - Chi oggi porta colà le prime notizie dei giornali? A chi si rivolgono quelle popolazioni per approvvigionamenti, a chi presentano le loro lagnanze se questi tardano? A chi debbono se essi godono della franchigia doganale? All'Italia, sempre all'Italia, alla loro madre patria di cui essi pur conservano gelosamente il vessillo che dormiva negli archivi del Comune, ma che inalberarono il giorno in cui noi dichiarammo la neutralità nel presente terribile conflitto e nel giorno in cui anche noi scendemmo nella mischia per il trionfo della civiltà e della indipendenza dei popoli.

Possono i cittadini di Breglio, Saorge e Fontan disconoscere i benefici di cui sempre godettero, sotto l'egida di una protezione affezionata che Roma proiettava fin oltre il confine, quando i migliori cittadini francesi furono costretti a riconoscere alle virtù italiane la più gran parte del successo delle fortune della Francia in quest'epica lotta? Quando Jardine, membro della Camera dei Comuni alla recente conferenza internazionale del Commercio, nell'aula storica del Campidoglio riconosceva esplicitamente che la neutralità dell'Italia fu un fattore essenziale della vittoria della Marna, perchè la presenza di 300.000 soldati italiani sulle Alpi marittime nell'agosto 1914 avrebbe deciso le sorti della guerra a favore degli Imperi Centrali?

E su questo campo ci sia consentito ancora di rilevare l'ingiustificata diffidenza che può ritenersi costituisca il *substratum*

della Convenzione del 1861; se i delegati a quella Convenzione, mal interpretando il futuro, vollero un confine che implicasse, una minaccia sul fianco di immaginarie invasioni nostre lungo la Riviera, la generosa lealtà del popolo italiano ha dato loro la più aperta smentita. Se al carattere italiano non ripugnasse agire proditoriamente, e se la visione delle ragioni ideali di giustizia e di civiltà non avessero prevalso nella direttiva scelta di fronte al terribile conflitto che insanguina da tre anni il mondo, quale migliore occasione avremmo potuto attenderci da questa guerra, quando una nostra semplice reticenza avrebbe servito per annullare qualunque condizione di inferiorità nostra sia commerciale che militare?

Invece in tale frangente accorsero alla Francia i volontari italiani, morti sulle Argonne in numero ben comparabile ai caduti di Breglio, Fontan e Saorge sui campi della Marna e di Verdun; eppure quei nostri morti non erano soggetti a coscrizione, ma rispondevano solo all'appello di un ideale.

Non basta forse il contegno dell'Italia in questa circostanza a dimostrare ancora una volta la sua proverbiale buona fede, più volte in Europa e in Africa abusata, senza mai suscitare in paese un proposito, un pensiero di rappresaglia?

Noi confidiamo che la Nazione sorella d'oltr'Alpe vorrà renderci giustizia; e poichè abbiamo piena fiducia negli uomini illustri che siedono al Governo del nostro Paese e soprattutto nell'illustre Presidente del Consiglio dei Ministri, in Paolo Boselli che ben conosce queste necessità economiche di cui noi da tempo ci facemmo modesti ma convinti assertori, e nell'on. Sonnino, da cui abbiamo avuto assicurazioni che il dopo guerra ci porterà in ogni campo il trionfo delle nostre aspirazioni nazionali, noi non dubitiamo che la rettifica del confine Occidentale ci verrà consentita e con tale rettifica gli interessi dei

due Paesi non verranno non solo a non essere più turbati, ma si cemerà nella fiducia reciproca quella unione e quella solidarietà di sforzi e di energie perchè più facilmente vengano riparati i danni del presente terribile conflitto e perchè si intensifichino e si rafforzino sempre più i rapporti morali e commerciali fra le due Nazioni alleate e sorelle. Questo scopo sarà più facilmente raggiunto il giorno in cui le popolazioni liguri e piemontesi nessun ostacolo troveranno nelle correnti che, attraverso la Valle Roja, le trascinano a più intimi contatti per l'avvenire.

Estratto dalla Relazione della Camera di Commercio ed Industria della Provincia di Cuneo sulla Preparazione Industriale del dopo guerra, approvata dal Consiglio Camerale in sua seduta del 31 Maggio 1917.



12/06/03