CAMERA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA

DELLA

PROVINCIA DI CUNEO

RESOCONTO

DELLA

ATTIVITÀ SPIEGATA DALLA CAMERA

durante il periodo 1902-1912

per propugnare la costruzione delle Linee

CUNEO-NIZZA e CUNEO-VENTIMIGLIA

CAMERA DI C. ARTIGIANATO I.A.A. - CUNEO
BIBLIOTECA

CAMERA DI COMMERCIO ED INDUSTRIA

DELLA

PROVINCIA DI CUNEO

RESOCONTO

DELLA

ATTIVITÀ SPIEGATA DALLA CAMERA

durante il periodo 1902-1912

per propugnare la costruzione delle Linee

CUNEO-NIZZA e CUNEO-VENTIMIGLIA

CUNEO
Tipografia Fratelli Isoardi
1913

CAMERA DI COMMERCIO I.A.A. - CUNEO
BIBLIOTECA

La Camera di Commercio di Cuneo si è, si può dire, sino dalla sua istituzione, nel 1862, preoccupata della costruzione della grande arteria internazionale Cuneo - Nizza che risponde ad un antico voto delle popolazioni Piemontesi e Nizzarde, strette da tanto antichi ed intensi rapporti d'indole commerciale e sociale. Non riassumeremo quì le pratiche lunghe e laboriose iniziate sino dal 1860, da quando cioè Camillo Cavour rispondendo all'On. Comm. Dott. G. B. Borelli, allora deputato di Boves, prendeva l'impegno in Parlamento di far eseguire la propugnata linea, non appena lo avessero consentito le finanze dello Stato, e che condussero anzitutto all'apertura del tratto Cuneo-Vievola, come prima parte della Cuneo-Ventimiglia da costruirsi tutta in territorio italiano, e poi alla Convenzione Italo-Francese per la Cuneo-Nizza, ottenuta dopo aver vinta una forte ed insistente diffidenza che durante parecchi anni la vicina Repubblica oppose alla domanda delle popolazioni Nizzarde.

Tutte le varie fasi del complesso problema furono seguite col più vigile ed attivo interessamento da questa Camerale Rappresentanza, conscia della grandissima utilità che all'economia della Regione avrebbe arrecato l'opera grandiosa destinata ad allacciare direttamente le Provincie dell'alto Po e dell'alto Tanaro con la antica Contea di Nizza, ed a facilitarne e svilupparne notevolmente le relazioni commerciali ed industriali.

Ma l'attività Camerale in questo importante campo si è specialmente intensificata negli ultimi anni, e cioè dal 1902 a tutt'oggi, portando un notevole contributo all'agitazione vivacemente determinatasi dopo il 1901 nella nostra Provincia, la quale mal soffriva che si fossero spesi tanti milioni per

far giungere la locomotiva sino alla località di Vievola, deserta e priva di ogni importanza economica, invece di spingerla verso ed oltre il vicino confine, creando una linea di carattere veramente internazionale. E proprio opportuna era allora la ripresa di una forte propaganda e di un intenso movimento per l'esecuzione dell'opera desiderata, perchè in quell'epoca, dopo lunghi e difficili sforzi, le popolazioni Nizzarde avevano finalmente conseguito che fossero vinte le grandi difficoltà che si opponevano alla linea diretta da Nizza alla frontiera italiana ed avevano ottenuto non solo di fare cessare l'opposizione del Genio Militare, ma anche dal loro Governo la promessa formale della esecuzione della ferrovia.

Dal 1902 a tutt'oggi, in cui l'iniziativa sta quasi per attuarsi per merito specialmente di S. E. Giolitti che fu il sommo artefice dell'opera grandiosa e di S. E. Barrère, grandi passi si sono fatti verso il raggiungimento della meta, aspirazione secolare delle popolazioni Piemontesi e Nizzarde, ed è per noi ragione di compiacimento di segnalare gli uomini eminenti che diedero alla grande causa il più efficace interessamento e fra questi oltre a S. E. Giovanni Giolitti, S. E. Biancheri il quale potè vedere solo gli inizi dell'opera, il Senatore Avv. Spirito Riberi, il Senatore Di Sambuy, i Ministri Tedesco e Tittoni, e ricordare le pratiche dalla nostra Camera di Commercio svolte, dimostrando in tal modo di aver efficacemente cooperato per un così cospicuo e vitale interesse.

Cuneo, Giugno 1913.

IL PRESIDENTE

CASSIN.

Si è detto che l'attività della Camera di Commercio di Cuneo, a favore della Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia, prese specialmente vigore negli ultimi anni, a cominciare dall'anno 1902.

Infatti, nella seduta Camerale 28 settembre 1902 il Consiglio Camerale notò con vivo rincrescimento come, dopo un'agitazione intensa, l'importante pratica fosse caduta nel dimenticatoio, ed espresse il voto che la questione riguardante tanti vitali interessi di tutto il Piemonte, non dovesse assopirsi. Il Consiglio rilevò allora l'opportunità di richiamare l'attenzione del R. Governo sulla convenienza di sollecitare la costruzione della Cuneo-Nizza, lasciando intanto impregiudicata la diramazione per Ventimiglia, ed a tale scopo propose di addivenire ad un accordo con le Camere di Commercio di Torino e di Nizza.

La Camera appoggiò con voto unanime la proposta in tal senso presentata dal Consigliere Cassin, dando per intanto mandato al suo Presidente Senatore Siccardi di concordare al riguardo una linea di condotta col Presidente della Camera di Commercio di Torino.

* * *

Nella successiva adunanza 30 novembre 1902 il Presidente riassunse le pratiche sino allora svolte dal Consiglio, allo scopo di ottenere l'effettuazione della ferrovia Vievola-confine; accennò al convegno avuto col Presidente della Camera di Commercio di Torino d'incarico del Consiglio, e notò come fosse giunto il tempo di fare energiche insistenze perchè il reclamato tracciato venisse, senza ulteriori indugi, proseguito ed ultimato.

Parlarono allora in proposito il Consigliere Cassin, addimostrando che era necessario costruire la Vievola-confine, per il desiderio che la linea giungesse subito sino a Tenda, indipendentemente dalle trat-

tative iniziate perchè la Francia concedesse per l'altra linea il passo sul suo territorio. Tale concetto veniva appoggiato anche dal Consigliere Pirinoli.

Dopo viva discussione veniva, in tale riunione, approvato il seguente ordine del giorno:

« La Camera di Commercio e Industria della Provincia di Cuneo:

« Ritenuto

« che nessuno intende opporsi alla costruzione della linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia approvata con la legge del 1879 se e quando il Governo ne proporrà la costruzione;

« che intanto, essendo costruito il tronco Cuneo-Vievola, nessuna difficoltà può esistere per la prosecuzione della ferrovia verso il confine nord;

« che oggi havvi l'adesione della Francia per la pronta costruzione della ferrovia di Nizza al confine francese; onde urge la sollecita attuazione dell'intiera linea diretta Cuneo-Nizza, senza che l'esecuzione del tracciato Vievola-frontiera abbia a dipendere dall'adesione del Governo francese alla costruzione del tratto da Breglio al nostro confine sud;

« che trattasi di interesse veramente nazionale, giacchè la linea assumendo carattere internazionale, sarebbe utile all'intera Nazione;

« che infine è pure di interesse nazionale il rendere più proficuo il tronco già costruito;

« delibera di confermare il voto espresso in più occasioni che, cioè, il Governo provveda senza indugio e nel modo che crederà migliore alla costruzione della ferrovia da Vievola al confine;

« manda a comunicare la presente deliberazione al R. Governo, alle Camere di Commercio del Regno, ai Consigli Provinciali e Comunali più interessati alla costruzione della Cuneo-Nizza ».

* * *

Intanto, mercè gli alti uffici degli uomini eminenti i quali, approfittando del favorevole momento politico e delle mutate relazioni franco-italiane, diedero il più vivo appoggio per la risoluzione del grande problema, il Governo italiano e quello francese addivenivano il 6 giugno 1904 all'approvazione della Convenzione allegata al presente Resoconto.

* * *

Nell'adunanza 24 settembre 1905, la Camera di Commercio deliberava di rivolgersi al Ministero dell'Industria e del Commercio perchè il Presidente dei Ministri invitasse il Governo di Francia a sollecitare l'esecuzione della Convenzione internazionale, presentando

tosto al Senato il progetto relativo, già approvato da quella Camera dei Deputati.

A tale sollecitazione il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, in data 7 ottobre 1905, rispondeva nel seguente modo:

Al Signor Presidente Camera di Commercio - Cuneo.

Mi pregio di partecipare alla S. V. che, appena mi pervenne il telegramma con cui Ella mi comunicava il voto di codesta Camera relativo alla sollecita costruzione della linea ferroviaria Cuneo-Nizza, ne diedi notizia, con le opportune raccomandazioni, al mio Onorevole Collega degli Affari Esteri, per i provvedimenti di sua competenza.

p. *Il Ministro* CALLEGARI.

* * *

Subito dopo quell'epoca, e precisamente il 6 marzo 1912, il Senato francese deliberava la ratifica della Convenzione, su relazione del Senatore M. Antoine Perrier.

* * *

Nella riunione del 2 settembre 1906, il Presidente Commendatore Cassin *notava il ritardo frapposto* dal nostro Governo *nel dar principio alle opere di appalto per i nuovi tronchi ferroviari oltre Vievola,* e perciò proponeva di interessare per un sollecito inizio di detti lavori il Comm. Bianchi, il quale rispondeva essere allora imminente la presentazione al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dei progetti esecutivi dei due tronchi della linea Vievola-Tenda e che era avanzata la compilazione del progetto del nuovo ponte sul Roja presso Ventimiglia, che dovrà servire tanto alla nuova linea da Ventimiglia, verso il confine sud, quanto al secondo binario verso Mentone.

* * *

Nell'adunanza 7 ottobre 1906, il Presidente riferì sulle nuove assicuranti affermazioni del Comm. Bianchi riguardo all'appalto dei tronchi Vievola-Tenda che doveva esser indetto, se non in quell'anno, certo nei primi mesi del 1907.

* * *

Nell'adunanza 3 gennaio 1907, il Presidente diede comunicazione della seguente lettera scritta in data 16 ottobre 1906 al Com-

mendatore Bianchi, Direttore Generale delle Ferrovie, *per ottenere non solo un sollecito appalto dei tronchi Vievola-Tenda,* ma altresì perchè si avesse ad adottare di preferenza il sistema della perforazione meccanica.

Ill.mo Sig. Comm. E. Bianchi Direttore Generale delle Ferrovie - Roma.

Risulta a questa Camera di Commercio che i progetti dei due tronchi della linea ferroviaria Vievola-Tenda, che si trovano presso codesta Direzione generale, contemplano la costruzione delle gallerie, con perforazione a mano, escludendo quella meccanica e ciò perchè, ritenuto che nel periodo di sette anni, portati dalla Convenzione italo-francese, tutti i lavori potranno essere terminati, non occorre sollecitare maggiormente l'esecuzione dei lavori stessi.

Da quanto precede è facile dedurre che come i cinque tronchi della Vievola-Tenda, così i sette tronchi della Tenda-frontiera nord e quelli frontiera sud-Ventimiglia seguiranno uguale sorte.

Le considerazioni di cui è caso preoccupano grandemente questa Camera.

A parte le circostanze impreviste che possono nascere durante i lavori e lo studio di tutte le altre questioni necessarie perchè l'intera linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza soddisfi completamente al suo scopo di scambio rapidissimo di persone e di merci fra il Piemonte, la Liguria occidentale ed il mezzogiorno della Francia; a parte la questione della Stazione di Cuneo diventata del tutto insufficiente e l'esecuzione di quei lavori che devono raccorciare il percorso da Torino alla frontiera nord, non si può però non tener conto di questa importantissima considerazione: *che è di tutto interesse per lo Stato e per la provincia di Cuneo e specialmente per le popolazioni di questo circondario che la linea attuale, che va a finire sui prati di Vievola, raggiunga al più presto la stazione di Tenda.*

Ne guadagnerà lo Stato che vedrà aumentare il reddito chilometrico della linea e potrà appaltare a più facili condizioni i tronchi oltre Tenda. Ne guadagnerà il commercio locale e non insensibilmente con i maggiori traffici che si creeranno e col maggiore movimento di forestieri nella stagione estiva.

Confido che la S. V. Onorevolissima vorrà accogliere con la solita benevolenza il presente ricorso e vorrà dare alla questione sollevata tutto il peso che si merita, facendo quindi modificare le condizioni dell'esecuzione, nel senso di prescrivere la perforazione meccanica.

Con ossequio e ringraziamenti

Il Presidente CASSIN.

La Direzione Generale rispose dando speranze e promesse per un sollecito appalto dei tronchi Vievola-Tenda, ma ritenne di non poter aderire — per ragioni finanziarie — ai desiderî della Camera riguardo alla perforazione meccanica, essendo d'altronde sicuro che anche con la perforazione a mano si sarebbe, in tempo utile, condotto a termine il lavoro.

* * *

Nella seduta del 24 febbraio 1907 il Presidente assicurò il Consiglio che continuava ad occuparsi attivamente *dell'appalto Vievola-Tenda,* il quale doveva effettuarsi verso la metà del detto mese. Vedendosi che nulla in proposito si faceva, vennero rivolte nuove sollecitazioni, al seguito delle quali si ottennero affidamenti che le bozze di stampa per gli appalti erano già ritornate a Roma.

* * *

Nell'adunanza 2 aprile 1907 la Camera, interprete delle preoccupazioni legittime delle nostre popolazioni per il ritardato inizio dei lavori ferroviari della Cuneo-Nizza, da parte della Francia, ritenne doveroso far pervenire rispettosa istanza a S. E. il Presidente dei Ministri per affrettare il compimento di un'opera tanto utile all'economia regionale e nazionale.

* * *

Il 20 giugno 1907 venivano rivolte nuove sollecitazioni alla Direzione Generale delle Ferrovie, la quale rispondeva con la seguente lettera in data 3 luglio 1907:

On. Presidente Camera di Commercio - Cuneo.

Per lo sviluppo dei lavori nei tronchi 1° e 5° appaltati del tratto Vievola-Tenda era necessaria l'ultimazione delle operazioni di espropriazione dei terreni occorrenti. Queste si poterono compiere pel 1° tronco Vievola-Gaggeo, non così pel 5° tronco Cagnolina-Tenda, pel quale in causa dei prezzi eccessivi voluti dai proprietari, si è dovuto chiedere la perizia giudiziale.

Per esso abbisognerà qualche altro mese di tempo prima di avere a disposizione tutti i terreni relativi.

Intanto aderendo per quanto è possibile ai desideri espressimi da codesta On. Camera di Commercio, disporrò che al più presto venga fatta all'assuntore della costruzione del 1° tronco la consegna dei lavori.

Gli appalti dei tronchi intermedi avranno luogo in modo d'averne la ultimazione contemporanea con quella dei suddetti tronchi 1° e 5°.

* * *

Il Presidente della Camera Comm. Avv. Cassin, nella riunione consigliare del 14 gennaio 1908, comunicò al Consiglio di avere richiamato ancora una volta l'attenzione della Direzione Generale delle Ferrovie sulla convenienza di *sollecitare gli studi per l'appalto dei tre restanti tronchi fra Vievola e Tenda* e del sesto tronco da

Tenda verso il confine in modo che nella primavera 1908 tali lavori si potessero appaltare.

E significò che la Direzione Generale delle Ferrovie, in data 1° dicembre 1907, aveva risposto in questi termini:

On. Sig. Presidente della Camera di Commercio ed Arti - Cuneo.

Con riferimento alla stimata nota sopra distinta, mi pregio significare alla S. V. Ill.ma che gli studi ed i lavori della linea Cuneo-Ventimiglia sono oggetto di costante premura da parte di questa Direzione Generale. Due Uffici speciali, con personale scelto e numeroso, risiedono l'uno in Cuneo e l'altro in Ventimiglia; ed attendono con alacrità agli studi ed alla dirigenza dei lavori nei tronchi appaltati.

Nel tratto nord, come ebbi già ad esprimere alla S. V. On.ma nella mia antecedente lettera, numero 27634 del 6 settembre u. s., vennero iniziati i lavori alla fine di agosto c. a. sopra i tronchi: 1° Vievola-Gaggeo e 5° Cagnolina-Tenda.

Fra breve potranno essere appaltati anche i tronchi intermedi.

Nel tratto sud fu appaltato in settembre p. p. il 1° tronco: Ventimiglia-Bevera; e fra non molto andrà all'asta il 2° tronco: Bevera-Bocche; ed a distanza i tronchi successivi.

Più di questo non può farsi; poichè, come sarà noto alla S. V. Ill.ma, i nostri lavori devono andare di pari passo coi lavori ben più importanti del tratto centrale, spettante alla Amministrazione francese, la quale fino ad ora non ha creduto di iniziarli menomamente.

Con tutta considerazione

Il Direttore Generale BIANCHI.

* * *

Nell'adunanza dell'8 marzo 1908 il Presidente ricordò al Consiglio le pratiche svoltesi in riguardo alla Cuneo-Nizza ed accennò alle istanze fatte presso la Direzione Generale delle Ferrovie *per conseguire il sollecito appalto dei restanti tre tronchi intermedi fra Vievola e Tenda,* procurando di ottenere così un più pronto inoltro della ferrovia stessa sino a Tenda, che si arrestava allora nel deserto prato di Vievola.

Una tale richiesta non venne accolta con troppo favore dalla predetta Direzione Generale, per cui venne trasmesso un nuovo memoriale a S. E. il Ministro Giolitti, a sostegno delle istanze già fatte da questa Camera; ma pur troppo, per ragioni di indole finanziaria, non si credette di assecondare siffatte legittime domande.

Il Presidente continuò significando che si era divisato di addivenire ad un convegno con le Camere di Cuneo e di Nizza per propugnare la più sollecita costruzione della linea per Nizza, tanto da parte della Francia che da parte del nostro Governo; la Camera

di Commercio di Nizza però aveva dichiarato di non poter condividere il nostro concetto riguardo al convegno ed aveva consigliato di insistere invece presso S. E. Giolitti onde volesse interporre i suoi buoni uffici perchè il Governo francese provvedesse sollecitamente all'appalto dei *tunnels* di Braus e di Monte Graziano.

Il Presidente informava infine che nella prossima adunanza in Roma del Comitato Esecutivo delle Camere di Commercio avrebbe domandato, insieme al Rappresentante della Consorella di Torino, una udienza a S. E. Giolitti per insistere onde conseguire che la legittima richiesta di queste popolazioni potesse avere il migliore accoglimento.

* * *

Il 28 marzo 1908 il Presidente della Camera Avv. Cassin rimetteva in proposito a S. E. Giolitti il seguente memoriale:

« *Eccellenza,*

« La Camera di Commercio di Cuneo, preoccupata del ritardo dello inizio dei lavori da parte francese della ferrovia Vievola-Nizza, si è rivolta alla Consorella di Nizza per proporle un convegno che avesse lo scopo di provvedere a mezzi più pronti e più efficaci al fine di indurre il Governo francese a sollecitare l'appalto di tutti o di parte dei tronchi ferroviarii da costruirsi. La proposta della Camera di Commercio di Cuneo ebbe anche l'approvazione della Consorella di Torino a nome della quale pure si inoltrò la domanda alla Camera di Nizza. Questa ebbe tosto a risponderci con la lettera che mi permetto di accludere a Vostra Eccellenza con preghiera di ritorno. La Camera di Nizza tenne col massimo impegno e con grande diligenza la promessa fattaci di interessarsi della questione e difatti i giornali di avant'ieri ci hanno appreso che i Deputati e Senatori della regione delle Alpi Marittime e del Varo, accompagnati dal Presidente della Camera di Commercio di Nizza, furono ricevuti dal Ministro dei Lavori Pubblici cui esposero la necessità di iniziare subito i lavori dei *tunnels* di Monte Graziano e del Braus, se si vuole vedere terminata la ferrovia nel termine massimo contemplato dalla Convenzione Italo-Francese e cioè entro il 1914. Se ora Vostra Eccellenza, cui sopratutto devesi se questa ferrovia ha potuto uscire dal campo delle astrazioni per diventare una prossima benefica realtà, vorrà colla consueta benevolenza, di cui sono e saranno per sempre grate le nostre popolazioni, giustamente insistere presso il Governo francese perchè la Convenzione del 1906 sia scrupolosamente rispettata, non vi ha dubbio che questa sarà una spinta veramente efficace perchè si ottenga l'immediato appalto dei lavori delle due gallerie del Monte Graziano e del Braus sopratutto che richiede, al dire della Camera francese, per la sua costruzione maggior tempo di quello che occorra per le altre parti della linea.

« Un'altra calda raccomandazione mi permetto ancora di fare all'E. V. per quanto riguarda i nostri lavori della stessa linea Vievola-Nizza e più

precisamente per il tratto Vievola-Tenda. La Camera di Commercio ha insistito e si permette insistere *perchè vengano tosto appaltati e sollecitamente costrutti i tre tronchi intermedi della Vievola-Tenda sicchè possa venire al più presto aperta all'esercizio;* ma la Direzione Generale delle Ferrovie è riluttante a tale concessione invocando ragioni di economia e mancata assegnazione di fondi. Trattasi di tre brevissimi tronchi di poco costo, che, secondo noi, si potranno costrurre in gran parte coi risparmi ottenuti nell'appalto dei due tronchi estremi in costruzione; e d'altronde ragioni imperiose di pubblico interesse, di esigenze considerevoli di traffico e di vita economica sviluppata, poichè Tenda sopratutto acquista ogni giorno maggiore importanza commerciale, e tutta la regione che ad essa fa capo è frequentatissima nella stagione estiva, richiedono che vengano trascurate poche decine di migliaia di lire, le quali verranno riversate nel bilancio dello Stato in cento altri modi, quando il beneficio della ferrovia abbia portato a Tenda ed ai Paesi confinanti le maggiori agevolazioni nello sviluppo delle loro industrie e dei loro commerci.

« Voglia l'Eccellenza Vostra aiutare gli sforzi di questa Camera di Commercio, la quale mira all'intento di vedere la ferrovia abbandonare al più presto i prati di Vievola per portarsi sino a Tenda come ultima tappa, prima di arrivare alla sospirata meta di Ventimiglia e di Nizza.

« Io porgo all'Eccellenza Vostra l'espressione del mio animo vivamente grato per la costante benevolenza e per l'alto appoggio accordato ora e sempre all'azione di questa Camera di Commercio e mi riaffermo, con altissima stima, devotissimo

M. CASSIN
Presidente Camera Commercio di Cuneo.

A tale memoriale S. E. Giolitti rispondeva assicurando di avere interessato il Collega degli Esteri a rivolgere premure al Governo francese perchè volesse affrettare i lavori di costruzione del tratto Vievola-Nizza nel territorio di quella Repubblica.

* * *

Il Consiglio, nella riunione 30 aprile u. s. fu informato dal Presidente Comm. Cassin delle pratiche corse per sollecitare i lavori della Cuneo-Nizza-Ventimiglia e delle difficoltà sorte per taluni tratti di linea. Il Presidente ricordò in proposito il memoriale trasmesso a S. E. Barrère, Ambasciatore di Francia a Roma, col tramite di S. E. Giolitti, e la lunga corrispondenza scambiata in proposito con la Camera di Commercio di Nizza.

* * *

Il Presidente Comm. Cassin, nella seduta del 26 maggio 1908 — in sede di comunicazioni — affermò che era bene togliere qualunque equivoco sollevato da qualche nuovo avversario, se non della linea Cuneo-Nizza, ormai legge dello Stato, delle condizioni favorevoli per il suo acceleramento e delle opere indispensabili al suo sviluppo, significando che tanto la Cuneo-Nizza che la Cuneo-Ventimiglia rispondevano a degli obbiettivi ben determinati e precisi, ossia allo scopo di agevolare il traffico fra la Liguria occidentale ed il mezzogiorno della Francia col Piemonte. Tali agevolazioni, continuò il Presidente, sono indiscutibili, nonostante la quota di 1040 metri, perchè la linea già costruita non presenta alcuna difficoltà per il passaggio dei direttissimi, del Pullman e dei vagoni di lusso, ed il dislivello si può facilmente superare sia con macchine potenti, sia introducendo la trazione elettrica, mercè le forti riserve di forze idrauliche che ivi abbondano.

Il Presidente concluse affermando che conveniva insistere nella linea di condotta sempre seguìta dalla nostra Camera chiedendo il sollecito compimento di questa arteria internazionale, tanto atta a sviluppare i coefficienti di ricchezza e di benessere fra le nostre popolazioni.

* * *

Nella seduta 14 luglio 1908 il Presidente diede notizia della continuata agitazione Camerale per la sollecita costruzione della Cuneo-Nizza ed informò come si fossero avute ultimamente assicurazioni formali che la linea sarà aperta al traffico nel 1914.

* * *

Il 17 settembre 1908 la Camera di Commercio, preoccupata che da parte francese ancora non erano iniziati i lavori della ferrovia internazionale, interessava al riguardo, con la seguente lettera S. E. il Conte Gallina, Ambasciatore d'Italia a Parigi:

Eccellenza,

L'Istituto Camerale che ho l'onore di presiedere, si è, si può dire, fino dalla sua costituzione, largamente adoperato per il congiungimento ferroviario del Piemonte colla Provenza mediante la costruzione della Cuneo-

Nizza, ed ha avuto parte principalissima nell'agitazione che poi dette felicemente luogo alla Convenzione Italo-Francese del 6 giugno 1894, colla quale finalmente il sogno di queste popolazioni parve divenire una realtà.

Il Governo Italiano, e per esso la Direzione Generale delle Ferrovie, ha da oltre un anno appaltato i due tronchi più importanti della Vievola-Tenda; appalterà fra poco i tre piccoli tratti intermedi; ha già allestito gli studi dei tronchi Tenda-Briga e Briga San Dalmazzo di Tenda; e non resta che approvare gli studi dell'ultimo tronco San Dalmazzo di Tenda-frontiera nord, mentre i lavori da Ventimiglia-frontiera sud sono stati in parte aggiudicati e sono in corso di esecuzione.

Invece dal lato francese nessun lavoro fu anche in minima parte incominciato. La Camera di Commercio di Nizza ebbe ad assicurarci che, a seguito di una grande agitazione sorta in quest'ultima Città nel giugno scorso il Governo francese si sarebbe finalmente deciso ad assicurare che la Convenzione Italo-Francese del 6 giugno 1894 sarebbe stata scrupolosamente rispettata; purtroppo però ci consta che i buoni propositi del Governo francese sono rimasti finora un pio desiderio.

Fu osservato alle nostre richieste in alto luogo, presso i nostri uomini politici più apprezzati, che si sarebbe attesa la nomina di Vostra Eccellenza ed il di Lei arrivo a Parigi per ottenere che le *démarches* a farsi presso il Governo Francese avessero probabilità di essere bene accolte.

Questa Camera di Commercio sa di non avere certamente l'autorità necessaria per poter rivolgersi direttamente a Vostra Eccellenza ed invitarla ad interessarsi a favore di questa importantissima questione, ma se tale autorità le manca non credo che Vostra Eccellenza vorrà opporre simile ostacolo di fronte alla buona volontà da cui è animata di giovare alle correnti commerciali di questa Provincia che insistentemente richiedono l'apertura di questa ferrovia, la quale oltre all'importanza commerciale servirà come di legame fraterno alle popolazioni dell'una e dell'altra frontiera aventi uno scambio cospicuo oltrechè di merci anche di persone.

Di fronte a tale buona volontà di giovare agli interessi economici e morali di questa Provincia l'Eccellenza Vostra perdonerà a questo Istituto Camerale di fare ricorso direttamente a Lei invitandola ad interporre i Suoi alti e nobili uffici perchè la causa della Cuneo-Nizza non venga dall'Autorità francese dimenticata e perchè la ferrovia abbia ad essere anche da parte francese interamente costrutta entro il marzo 1914.

Confido pienamente nell'opera della Eccellenza Vostra, e ne porgo fin d'ora i più sentiti ringraziamenti.

Gradisca, Eccellenza, l'espressione della mia considerazione e del mio ossequio.

Il Presidente CASSIN.

S. E. Gallina rispondeva, in data 1° novembre 1908, nei seguenti termini:

Ill.mo Signor Presidente,

Mi pregio informarla, in riscontro alla sua lettera del 17 settembre scorso, che ho rinnovato con insistenza le pratiche, già fatte a varie riprese da quest'Ambasciata, presso il Governo francese per indurlo ad attivare i lavori del tronco della Cuneo-Nizza che corre sul suo territorio.

Ho avuto ampie assicurazioni nel senso desiderato. Ove, però, dopo un ragionevole limite di tempo, risultassero ulteriori indugi, La prego di volermene informare affinchè io possa nuovamente intervenire.

Gradisca, Ill.mo Signor Presidente, gli atti della mia distintissima considerazione.

Il R. Ambasciatore GALLINA.

A tale lettera, in data 6 novembre 1908, faceva seguito la seguente nota della nostra Camera:

Eccellenza,

Ringrazio sentitamente la S. V. Ill.ma della cortese comunicazione fattami colla pregiata del 1° corr.

Ero sicuro che, rivolgendomi alla Eccellenza Vostra, avrei trovato quel benevolo appoggio e valido interessamento, tanto necessari perchè una questione sì interessante come quella della Cuneo-Nizza, sia al più presto risolta; e la cortese sua lettera me ne è grata conferma.

Non mancherò di approfittare della sua benevola condiscendenza; per cui se, malgrado ogni legittima aspettativa, risultassero ulteriori indugi nel compimento dei lavori, mi permetterò ancora di richiedere l'intervento di Vostra Eccellenza perchè gli impegni liberamente assunti abbiano da essere lealmente soddisfatti.

Rinnovo a Vostra Eccellenza i più sinceri ringraziamenti, e La prego di gradire l'espressione della mia più alta considerazione.

Il Presidente CASSIN.

* * *

Il giorno 8 ottobre 1908 la nostra Camera riceveva dalla Consorella di Nizza, da essa interpellata, la seguente lettera, relativa all'inizio dei lavori della Cuneo-Nizza, da parte della Francia:

Signor Presidente,

La nostra Assemblea Dipartimentale si è occupata della questione della linea Nizza-Cuneo, nella sessione del Consiglio Generale tenutasi recentemente nelle Alpi Marittime.

Dal rapporto letto in seduta e di cui troverà il riassunto nei giornali che Le invio, risulta che i lavori di costruzione della linea saranno cominciati, dalla parte della Francia, alla fine del corrente anno, col traforo del *tunnel* di Cimiez e nel corso del 1909 col traforo del Colle di Braus.

Il nostro movimento di protesta della passata primavera sembra quindi abbia scossa l'apatia dei servizi amministrativi.

Ci sembra opportuno, davanti alle promesse formali fatteci, di accordare alla Compagnia concessionaria e ai poteri pubblici la chiesta dilazione per l'inizio dei lavori dei due lotti del progetto.

Noi però non cesseremo di sorvegliare sull'esecuzione di tali promesse e nel caso in cui, nel periodo di tempo stabilito, non venissero realizzate, esamineremo, d'accordo colla Camera di Commercio di Cuneo, e le città interessate del Piemonte, i mezzi che converrà impiegare per la difesa dei nostri diritti, solennemente consacrati, come Ella ben dice, da una legge internazionale.

Gradisca, Signor Presidente, l'espressione della mia più distinta considerazione.

Il Presidente: f.to ED. BERI.

* * *

La nostra Camera, in seguito, e cioè verso la fine dell'anno 1908, provocò ulteriori notizie ed assicurazioni circa la Cuneo-Nizza dalla Consorella di Nizza, la quale rispondeva in data 23 dicembre, che era imminente l'inizio dei lavori per parte della Francia e che la P. L. M. era decisa ad effettuare l'esecuzione della linea con la più grande attività.

* * *

Il 26 gennaio 1909 la Camera domandava alla Direzione delle Ferrovie nuove informazioni *sullo stato dei lavori della Vievola-Tenda,* ed otteneva le assicurazioni contenute nella seguente nota:

On. Sig. Presidente Camera di Commercio - Cuneo.

Fu già viva cura di questa Amministrazione, come la S. V. ben sa, di provvedere affinchè nei tronchi 1° e 5° della tratta Vievola-Tenda di codesta linea Cuneo-Ventimiglia, venissero iniziati i lavori, dai quali sentito giovamento traggono operai e negozianti di quelle località.

Siccome poi la linea predetta è sempre oggetto di vivo interessamento da parte di questa Direzione Generale, che ha ogni cosa disposto, perchè vengano, a tempo opportuno, debitamente iniziati e condotti i lavori nei tronchi rimanenti dell'intera parte cadente su territorio italiano, così essa può assicurare la S. V. che la parte stessa si troverà completamente ultimata all'epoca di compimento dei lavori che per la linea medesima devono essere fatti nel territorio francese.

Tanto a riscontro della pregiata nota 26 gennaio p. p., n. 20-1 della S. V. Ill.ma

* * *

Nel contempo la Camera rivolgeva preghiera a S. E. il Conte Gallina, Ambasciatore d'Italia a Parigi, perchè si occupasse autorevolmente onde conseguire l'inizio dei lavori da parte francese, ed otteneva anche a questo riguardo buoni affidamenti.

* * *

Per sollecitare almeno sul tratto Vievola-Tenda l'inizio dei progettati lavori, la Presidenza della Camera di Commercio riuniva il 22 marzo 1909 nella sede della medesima i Sindaci delle Valli Roja e Vermenagna. In tale riunione, veniva votato ad unanimità il seguente ordine del giorno, il quale veniva quindi trasmesso dalla Camera di Commercio alle competenti Autorità:

« I Sindaci dei Comuni di Boves, Borgo San Dalmazzo, Vernante, Limone, Tenda e Briga, riunitisi in seguito ad invito della Presidenza della Camera di Commercio di Cuneo, il 22 marzo 1909;

« ritenuto che, mentre si stanno in Francia esperendo le pratiche necessarie per dare sollecita esecuzione ai lavori del resto già in parte iniziati della Cuneo-Nizza e il versante francese, occorre che venga in ogni possibile modo sollecitata l'opera dell'Autorità competente per i lavori da compiersi sul versante italiano;

« considerato che urge nel frattempo porre almeno il tratto Vievola-Tenda in condizioni da essere esercito anche prima del definitivo completamento della linea, per togliere lo sconcio di un tronco ferroviario che finisce in un prato;

« che a tal fine necessita si appaltino i tre tronchi rimanenti per cui si richiede una spesa abbondantemente prevista sullo stanziamento di lire 1.600.000 per l'esercizio 1909-1910 della legge 12 luglio 1908, n. 444, tronchi che potrebbero compiersi nel periodo di tempo che manca perchè i due principali Vievola-Gaggeo e Cagnolina-Tenda siano compiuti;

« deliberano di rivolgere formale invito al Governo del Re affinchè voglia interessarsi vivamente a che la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, rendendosi perfetto conto dell'importanza locale e internazionale della linea costruenda, svolga un'azione sollecita e decisa, intesa a porre il tronco Vievola-Tenda nella condizione di poter al più presto aprirsi al pubblico corrispondendo così alle impellenti esigenze di un traffico ognora più rilevante, e nulla tralasciando perchè allo scadere della Convenzione l'intera linea sia un fatto compiuto;

« e mandano a comunicare il presente ordine del giorno a S. E. il Presidente del Consiglio, al Ministro dei LL. PP., alla Direzione Generale delle Ferrovie, ai Senatori e Deputati più interessati, perchè tutti concordi nulla si lasci d'intentato per ottenere che venga ormai data piena soddisfazione alle aspirazioni legittime di popolazioni le quali null'altro chiedono se non l'esecuzione di un provvedimento diventato legge dello Stato ».

In merito a tale ordine del giorno il Ministero dei Lavori Pubblici, con nota 6 aprile 1909, rispondeva al Presidente della Camera di Commercio:

On. Presidente Camera di Commercio - Cuneo.

Per poter disporre l'appalto dei tre lotti intermedi del tronco Vievola-Tenda, di cui è oggetto l'ordine del giorno ricevuto colla lettera alla quale si risponde, è necessario che siano portate alcune modificazioni ai documenti dei relativi progetti definitivi.

A tali modificazioni sta ora attendendo la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, che ne ha preavvisata la presentazione fra breve per l'approvazione di questo Ministero.

Si terranno presenti le raccomandazioni fatte dalla S. V. Ill.ma per sollecitare il maggiormente possibile le disposizioni di appalto, per le quali hanno fatto voti i Comuni interessati.

p. *Il Ministro* R. DE VITO.

* * *

Verso la fine di luglio 1909 essendosi sparse ad arte alcune voci tendenziose a proposito dei vantaggi offerti dalla Cuneo-Nizza, la Camera di Commercio si affrettava subito a controporre a tali ingiustificati attacchi una vivace difesa delle linee anzidette, diramando l'acclusa relazione che veniva accompagnata anche a S. E. Giolitti, Presidente del Consiglio e ad altre Autorità:

PER LA VERITÀ

Le linee Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza.

Un distinto parlamentare — l'On. Agnesi, Deputato per Oneglia — nella sua propaganda per la Garessio-Oneglia, ha, non da oggi, iniziata una campagna denigratoria contro le linee costruite e da costruirsi che fanno capo a Savona, e le linee in costruzione che da Cuneo faranno capo a Ventimiglia e Nizza.

Perchè a Savona la Fossano-Mondovì-Ceva ha incontrato così scarse simpatie ed è giudicata alla stregua di una semplice tutela di interessi locali?

Perchè la si considera come un tronco della futura Garessio-Oneglia, mentre invece a ben altro oggi mira, e cioè alla diretta comunicazione col Porto di Savona che è e sarà per lunghissimo tempo il vero ed unico Porto del Piemonte.

L'On. Agnesi, come non ha mai fatto mistero della sua avversione a migliorare le comunicazioni fra Torino e Savona nell'intento di giovare al nuovo porto di Imperia, così non si è peritato di mettersi in urto con la maggior parte della sua Provincia per screditare la Nizza-Cuneo e la Ventimiglia-Cuneo, che ne è una dipendenza.

Nell'interpellanza fatta recentemente alla Camera ha portato all'onore della tribuna la voce tendenziosa che la Francia non intenda costruire i tronchi Nizza-frontiera Nord e frontiera Sud ed ha chiesto al Ministro Bertolini perchè si appaltavano i tronchi Ventimiglia-Piena dal momento che la Francia non intendeva proseguire la linea sul suo territorio. Fu facile al Ministro Bertolini rispondere che il Governo aveva provveduto all'appalto dei tronchi in obbedienza agli accordi internazionali.

Dichiarazioni di Ministri e di Ambasciatori hanno solennemente assicurato che la Francia sarà pronta senza fallo per il 1914; e l'appalto, di recente avvenuto, del lavoro principale della linea — il tunnel del Braus — viene a solennemente confermare tali assicurazioni. Ma è appunto ciò che non garba all'On. Agnesi il quale, vistosi a mal partito, si fa intervistare da vari giornali di ogni regione, ai quali va facendo delle preziose comunicazioni di indole tecnica ed economica sulle varie ferrovie da costruirsi dando sempre la grande preferenza alla Oneglia-Garessio-Torino.

Pazienza però se i dati che adduce fossero esatti! Ma non lo sono. Egli dice che da Nizza a Torino per Cuneo ci vorranno 7 ore e che le pendenze saranno del trenta per mille. Ora non è esatta nè l'una nè l'altra affermazione. Le pendenze massime della Cuneo-Nizza sono del 26 per mille per la parte già in esercizio (Vernante-Limone) mentre saranno d'assai minori quelle del tratto in costruzione; quanto poi al percorso che si svolge in territorio francese, è detto chiaramente nella relazione al Senato del Senatore Antoine Perrier che *les déclivités ne dépasseront pas 25 millimètres par mètre.*

E quanto al tempo necessario a percorrere i 208 chilometri che divideranno Torino da Nizza, è ovvio questo calcolo:

Torino-Robilante	- Linea di pianura - per treni diretti e con macchine pesanti adatte a tale trazione	Km. 105	- ore 2
Robilante-Breglio	- Linea di montagna	» 60,5	- » 2
Breglio-Nizza	- Linea di pianura	» 42,7	- » 0,50
	Operazioni doganali . . .		» 0,30
		Km. 208,2	- ore 5,20

Nè si deve dimenticare che gli attuali 208 chilometri del percorso Nizza-Torino, saranno sicuramente ridotti quando sarà definitivamente sistemata la Stazione di Cuneo e compiuti gli opportuni raccordi onde diminuire la percorrenza del tracciato Cuneo-Torino, ed allora anche le 5 ore e 20 minuti potranno subire una ulteriore riduzione e si allontaneranno sempre più dalle 7 ore necessarie, secondo l'On. Agnesi, per compiere il percorso da Nizza a Torino. D'altra parte la Cuneo-Nizza si trova in condizioni uguali, se non migliori, della linea del Cenisio e della Porrettana, entrambe linee di montagna a traffico intensissimo.

Difatti l'altitudine massima della Cuneo-Nizza è di m. 1040, quella del Cenisio di m. 1295; la pendenza massima della Cuneo-Nizza è del 26 ‰

ed è del 25 °/₀₀ sulla Porrettana e del 30 °/₀₀ sulla linea del Cenisio. Di più sulla Cuneo - Nizza non esistono contropendenze: il raggio minimo delle curve è di 300 metri, e le tortuosità della linea non si presentano affatto in forma più accentuata delle due linee sopraccennate.

Stando così le cose, dati i servizi che ha reso e che rende la linea del Cenisio — tanto che si pensa seriamente a trarne le risorse più utili al traffico sempre incalzante (l'attuale linea è più redditiva di quella del Sempione di recentissima costruzione) — non si può negare che la linea si presti ad un grande servizio internazionale, tanto più che, colle ingenti disposizioni di forze idrauliche, sarà assai più facile introdurre la trazione elettrica, con che i dislivelli saranno più prontamente superati.

Quindi non esercizio disastrosamente passivo, quale con troppo semplicismo afferma l'On. Agnesi, ma esercizio attivo, poichè un traffico intenso di merci e viaggiatori sarà la naturale conseguenza dell'apertura della linea tanto desiderata, traffico che porterà benefici, non alle sole città di Torino, Cuneo, Ventimiglia e Nizza, ma ad una regione ampia e cospicua.

Continui quindi l'On. Agnesi a patrocinare la Garessio-Oneglia; nè noi la combatteremo, anzi vi siamo pienamente favorevoli, convinti che, quanto più fitta è la rete ferroviaria, tanto maggiori sono i benefici per il nostro paese. Ma non si faccia lecito, per scopi polemici o per mire interessate, denigrare con una campagna sistematica ciò che, oltre ad essere sanzionato da leggi dello Stato e da accordi internazionali, è fortemente, tenacemente voluto da queste popolazioni.

E quando alla forza delle leggi si unisce la volontà di popoli, il trionfo è assicurato.

* * *

Tale relazione provocava una controrelazione fatta dal Deputato Agnesi alla Camera di Commercio di Porto Maurizio, alla quale il Presidente della Camera di Commercio Comm. Avv. Cassin rispondeva con un esauriente articolo pubblicato nel n. 208 (1909) sulla *Gazzetta del Popolo* di Torino, mettendo in rilievo i vantaggi delle linee Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza, e ribattendo con dati e cifre le argomentazioni svolte dall'On. Agnesi, il quale tentava di sostenere la poca importanza commerciale delle due linee.

* * *

Nell'agosto 1909 il Presidente della Camera Comm. Cassin con una nota alla Direzione Generale delle Ferrovie, dopo avere accennato all'avvenuto appalto del Colle di Braus che rappresenta il maggior lavoro della linea da parte francese, richiedeva all'Amministrazione delle Ferrovie italiane di condurre vigorosamente i lavori

che ancora restavano a compiere, sciogliendo la riserva fatta allo inizio del 1908, in forza della quale i lavori da parte italiana dovevano procedere parallelamente a quelli sul versante francese. La Camera tornava poi a fare analoghe premure in proposito nel settembre 1909.

Si ottenevano al riguardo nuove assicurazioni dalla Direzione delle Ferrovie di Stato, la quale asseriva di non ritenere giustificata veruna apprensione circa l'ultimazione dei lavori della intera linea.

* * *

Verso la fine dell'anno 1909 venivano interessati al riguardo dalla nostra Camera di Commercio S. E. il Conte Gallina, Ambasciatore d'Italia a Parigi e S. E. Tittoni, Ministro degli Esteri, dai quali si otteneva risposta che il Governo francese aveva nuovamente assicurato che i lavori per la costruzione della Cuneo-Nizza sarebbero stati terminati nel limite di tempo previsto dalla Convenzione.

* * *

Nei primi di gennaio 1910 S. E. Millérand si recava insieme al Prefetto delle Alpi Marittime e ad altri funzionari a fare una visita lungo il tracciato della costruenda ferrovia da Nizza al confine italiano e proseguiva fino a Vievola per osservare i lavori in territorio italiano, sostando a Tenda per la colazione dove veniva ricevuto da S. E. Rubini, dal Sottosegretario di Stato On. Celesia e da varie notabilità di Cuneo, fra le quali il Presidente della nostra Camera di Commercio Comm. Avv. Cassin. Il simpatico avvenimento franco-italiano faceva scaturire novelle speranze per il sollecito compimento dei lavori, perchè S. E. Millérand affermava al convegno che i lavori da parte francese sarebbero stati intrappresi e spinti con alacrità. Il Presidente della nostra Camera in quella occasione aveva un incontro cordialissimo col Presidente della Camera di Commercio di Nizza Sig. Beri.

* * *

Il 13 febbraio 1910 e 30 marzo dello stesso anno veniva nuovamente reclamato dalla Camera *il sollecito appalto dei tronchi intermedi della Vievola-Tenda* (data anche la stagione propizia).

Riportiamo la risposta che in data 14 aprile perveniva al Presidente della Camera di Commercio Comm. Avv. Cassin da parte del Direttore Generale delle Ferrovie:

Ill.mo Signor Presidente,

In risposta alla lettera succitata pregiomi significare alla S. V. che i progetti esecutivi d'appalto dei tronchi intermedi della tratta Vievola-Tenda sono stati da tempo presentati all'approvazione del Ministero dei LL. PP., per la quale occorre sentire il parere dei Corpi Consulenti.

Appena sarà intervenuta l'approvazione stessa si provvederà per l'appalto dei relativi lavori.

*
* *

Il 9 aprile 1910 veniva dalla nostra Camera rimessa a S. E. Sacchi, allora appena assunto al potere, la seguente lettera:

Eccellenza,

Permetta innanzi tutto, che io mi rallegri vivamente, anche a nome della Camera di Commercio della mia Provincia, che ho l'onore di presiedere, della ben significativa partecipazione della E. V. al Governo.

E sono tanto più lieto che sia stato riservato alla E. V. il dicastero dei Lavori Pubblici, perchè, avendo io avuto l'onore di conoscere personalmente da tempo V. E., ed essendomi noti lo zelo e l'alta competenza, e la conoscenza profonda di ogni ramo dell'amministrazione dello Stato, io sono sicuro che otterrò, nell'interesse della mia Provincia, che non sia più posto indugio all'esecuzione dei lavori ferroviarii, relativi alla linea Cuneo-Ventimiglia, pei quali un nuovo solenne impegno di portarli a compimento nel tempo previsto dalla legge, fu preso da Sua Eccellenza Rubini, nel recente convegno di Tenda, con il Ministro Millérand.

Orbene, noi siamo a questo punto, che, mentre i due tronchi principali del tratto Vievola-Tenda, appaltati tre anni or sono, saranno finiti al termine dell'anno corrente, i tre tronchi intermedi, assai più brevi, che dovevano essere appaltati più tardi, in modo da ultimarsi contemporaneamente, non sono ancora a tutt'oggi stati appaltati, e per poco che si ritardi, non si giungerà più a tempo ad effettuare la consegna dei lavori in modo da cominciarli nel corrente anno, prima dell'inizio dell'inverno.

S. E. Sacchi rispondeva, in data 21 aprile 1910, con la Nota seguente:

On. Signor Presidente,

Ringraziando vivamente la S. V. Ill.ma e codesta Camera di Commercio per le cortesi parole rivoltemi con la lettera del 9 corrente, posso assicurare che i progetti per la costruzione dei tre lotti intermedi del tronco Vievola-Tenda sono già ultimati.

Non appena avranno avuto corso le prescritte pratiche amministrative di approvazione, si procederà all'appalto dei lavori.

Con osservanza

Il Ministro E. SACCHI.

Tale risposta però non riusciva di completa soddisfazione al nostro Consiglio Camerale, il quale nella adunanza 15 maggio 1910 approvava pertanto ad unanimità il seguente ordine del giorno, che veniva trasmesso a tutte le Rappresentanze politiche, amministrative ed economiche di tutti i Comuni e le Provincie interessate:

« Il Consiglio della Camera di Commercio di Cuneo

« ritenuto che la risposta di S. E. Sacchi alla Presidenza della Camera circa il ritardo dell'appalto dei tronchi residui della Vievola-Tenda è ben lungi dall'assicurare che esso sia immediato, come lasciavano sperare le precedenti dichiarazioni della Direzione Generale delle Ferrovie e dei vari Ministri dei Lavori Pubblici succedutisi da tre anni;

« ritenuto che, anzichè aprire all'esercizio il tronco Vievola-Tenda per il 1911, siccome promesso dall'On. Dari Sottosegretario ai LL. PP. del tempo, nella tornata del 3 aprile 1909, ai Deputati Galimberti e Rovasenda che avevano in proposito presentato una interpellanza, il deplorato ritardo degli appalti farà sì che appena nel 1913 detto tronco potrà essere messo in esercizio;

« ritenuto che se le intiere linee Vievola-frontiera Nord e Ventimiglia-frontiera Sud dovranno essere terminate per il 1914, come dalla Convenzione internazionale del 6 giugno 1904, che prescriveva il massimo termine di otto anni dalla sua ratifica per il compimento dei lavori, l'appalto dei tronchi oltre Tenda dovrà aver luogo non più tardi della primavera prossima, senza di che è vana illusione il ritenere che i lavori possano essere compiuti nel termine prefisso;

« preoccupato ed addolorato che le sorti di questa linea, alla quale il paese attribuisce meritamente tanta importanza, siano abbandonate alla mercè delle lungaggini burocratiche, pregiudizievoli agli interessi dello Stato e delle popolazioni, le quali reclamano la rigorosa esecuzione di una legge votata a loro beneficio ed a quello dell'economia nazionale;

« segnala il gravissimo inconveniente per cui i due tronchi estremi della Vievola-Tenda essendo a fin d'anno compiuti, ed i tronchi intermedi avendo dovuto essere costruiti contemporaneamente, non si ebbe cura di provvedere al loro appalto nel tempo opportuno, cosicchè neanche la solenne promessa fatta dal Governo in pieno Parlamento ai due Rappresentanti dei Collegi di Cuneo e di Borgo S. Dalmazzo potrà essere adempiuta;

« constata con rammarico come la soverchia lentezza che si deplora escluda l'adempimento degli impegni assunti anche recentemente nel convegno Millérand-Rubini del 10 gennaio 1910;

« invita le rappresentanze politiche, amministrative ed economiche delle provincie più direttamente interessate alla costruzione della linea internazionale ad unire i loro voti a quelli di questa Camera di Commercio perchè le opere ferroviarie che ne costituiscono l'intiero percorso vengano senza ulteriore ritardo condotte a termine,

« e delibera

« che, ove da parte della Direzione delle Ferrovie si persista a non arrendersi agli inviti delle Rappresentanze ufficiali più autorizzate, le quali reclamano che si cessi dal sacrificare gli interessi economici dei loro amministrati, trascurando quei benefici che dalla ferrovia internazionale essi si ripromettono, venga, con tutti i mezzi legali ad esse consentiti, intensificata l'agitazione, finchè non si ottenga il risultato, da esse tanto atteso e desiderato, di veder finalmente in ogni sua parte eseguita l'opera contemplata nella legge promulgata in loro favore ».

* * *

L'agitazione provocata dal precedente ordine del giorno diede buoni frutti; S. E. Giolitti, S. E. Calissano, il Senatore Riberi, parecchi Deputati, la Deputazione Provinciale di Torino, molti Comuni, Comizi Agrari ed altri Sodalizi, nonchè le Camere di Commercio di Torino e di Alessandria, si interessarono vivamente presso il Ministero dei Lavori Pubblici e la Direzione Generale delle Ferrovie, e se ne occupò anche la Conferenza ferroviaria internazionale tenutasi nel giugno 1910 in Roma.

Il Presidente della Camera Comm. Cassin, recatosi a Roma in quell'epoca, non mancò di intrattenere sull'argomento il Commendatore Bianchi e potè constatare che il ritardo della pratica non era dipeso dalla Direzione delle Ferrovie ma bensì dal Ministero dei Lavori Pubblici dove, a causa delle modificazioni dei capitolati, l'affare era restato immobilizzato negli uffici.

Proprio in quei giorni il Presidente della Camera riceveva pure assicurazione dal R. Ambasciatore italiano in Parigi che i lavori sul versante francese sarebbero stati accelerati, secondo gli affidamenti avuti da quel Governo.

* * *

Il 25 agosto 1910 il Ministro dei Lavori Pubblici rispondeva ad altre premure fatte dalla Camera di Commercio nel seguente modo:

Ill.mo Signor Presidente,

In risposta alla richiesta fattami colla nota controindicata, mi pregio informarla che sui progetti esecutivi, per la costruzione dei tronchi intermedi sulla tratta Vievola-Tenda della linea Cuneo-Ventimiglia si è testè pronunciato il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e che, appena sui progetti stessi si abbia il parere del Consiglio di Stato, sarà emesso il decreto di approvazione ed autorizzato l'appalto dei relativi lavori.

Si assicura la S. V. che sarà sollecitato l'espletamento di tali incombenti, per affrettare il più possibile la data di inizio della costruzione alla quale si interessa codesta On. Camera di Commercio.

Con osservanza

Il Ministro SACCHI.

Successivamente il Ministero dei Lavori Pubblici significava (26 agosto 1910) che era allora ultimato sul tratto meridionale il tronco Ventimiglia-Bevera e che era in corso di costruzione il successivo da Bevera a Varazze, mentre sul tratto settentrionale erano in corso di avanzata costruzione due lotti fra Vievola-Tenda.

Per il tratto Varazze-Airole sul tronco verso Ventimiglia il Ministero assicurava che era stato allora approvato il progetto esecutivo, autorizzando l'appalto dei lavori relativi.

Per le poche tratte rimanenti la compilazione dei progetti esecutivi era già molto avanzata.

* * *

Nella prima quindicina di settembre venivano dalla Camera interessati al riguardo anche il Comm. Berrini, allora Capo della Direzione Compartimentale delle Ferrovie di Stato in Torino, ed il Comm. Peano, dai quali pure otteneva buoni affidamenti.

* * *

In seguito ad istanze del Sindaco di Tenda, il 13 settembre 1910 il Presidente faceva nuovi reclami al Ministero dei LL. PP. *per il ritardo nell'appalto dei tronchi intermedi Vievola-Tenda* mediante un telegramma al quale faceva seguire la seguente lettera in data 14 settembre:

A S. E. il Ministro dei LL. PP.

Facendo seguito al mio telegramma di ieri le confermo che il Sindaco di Tenda, preoccupato della prossima fine dei lavori del 1° e 5° tronco della Vievola-Tenda, mi ha scritto facendomi presente il danno gravissimo che

risentirebbero quelle popolazioni qualora non venissero sollecitamente indetti gli appalti dei tronchi rimanenti, con che solo si potrebbe impedire l'esodo, già in parte iniziato, dei numerosi lavoratori e la conseguente forzata disoccupazione.

Il Sindaco di Tenda chiede quindi che, qualora come si crede, sia già intervenuto il favorevole parere del Consiglio di Stato, i progetti dei tre tronchi intermedi siano appaltati a termini abbreviati, e sia assegnata l'urgenza per la consegna dei lavori alle singole imprese; e questa Camera di Commercio, nell'appoggiare presso l'Eccellenza Vostra tali legittimi desideri, nutre fiducia ch'essi verranno presi nella più benevola considerazione, poichè mirano appunto ad evitare un grave danno che si ripercuoterebbe vivamente sopra numerose famiglie di lavoratori sulla plaga tutta interessata alla sollecita costruzione della ferrovia, che vede allontanata l'epoca in cui potrà stringere più attive e proficue relazioni colla Riviera, col Capoluogo e colla vicina Francia, ed anche e non meno gravemente sull'Amministrazione dello Stato.

Confido quindi che i voti espressi dal Sindaco di Tenda, di cui si fa eco ed interprete questa Camera di Commercio, saranno benevolmente accolti e ne attende cortese assicurazione.

Frattanto, con ogni ossequio, mi professo

Il Presidente CASSIN.

Il giorno 13 settembre veniva pure interessata in proposito direttamente la Direzione delle Ferrovie, con la seguente lettera del Presidente della Camera Comm. Avv. Cassin:

Onorevole Direzione,

Il Sindaco di Tenda, preoccupato della prossima fine dei lavori del 1° e 5° tronco della Vievola-Tenda, mi scrive facendomi presente il danno gravissimo che risentirebbero quelle popolazioni qualora non venissero sollecitamente indetti gli appalti dei tronchi rimanenti, con che solo si potrebbe impedire l'esodo, già in parte cominciato, dei numerosi lavoratori e la conseguente forzata disoccupazione.

Il Sindaco di Tenda chiede quindi che, qualora, come si crede, sia già intervenuto il favorevole parere del Consiglio di Stato, i progetti per i tre tronchi intermedi siano appaltati a termini abbreviati, e sia assegnata la urgenza per la consegna dei lavori alle singole imprese; e questa Camera di Commercio, nell'appoggiare presso codesta Onorevole Direzione tali legittimi desideri, nutre fiducia ch'essi verranno presi nella migliore considerazione, poichè mirano appunto ad evitare un grave danno che si ripercuoterebbe gravemente su numerose famiglie di lavoratori, sulla plaga tutta interessata alla sollecita costruzione della ferrovia che vede sempre allontanata l'epoca in cui potrà stringere più attive e proficue relazioni colla Riviera, col Capoluogo e colla vicina Francia, ed anche e non meno gravemente su codesta Amministrazione.

Confido quindi che i voti espressi dal Sindaco di Tenda, di cui si fa eco ed interprete questa Camera di Commercio, saranno benevolmente accolti e ne attende cortese assicurazione.

Per intanto, sentitamente ringrazio e mi professo con ogni osservanza

Il Presidente CASSIN.

* * *

Alle sollecitazioni precedentemente indicate il Ministero dei LL. PP. rispondeva in data 23 settembre 1910 con la seguente nota:

On. Signor Presidente,

Assicuro la S. V. che saranno tenuti presenti i voti del Sindaco di Tenda per affrettare il più che sia possibile l'approvazione dei progetti, l'autorizzazione degli appalti e l'inizio dei lavori dei lotti compresi fra Gaggeo e Cagnolina del tronco Vievola-Tenda della linea Cuneo-Ventimiglia.

Il Ministro E. SACCHI.

* * *

Dopo altre sollecitazioni della Camera, il 22 ottobre 1910 perveniva al Presidente Comm. Cassin la seguente Nota del Ministero dei LL. PP.

On. Signor Presidente,

Di seguito alla nota 23 settembre u. s., n. 5278, si informa la S. V. che, con Decreto Ministeriale del 10 corrente mese, sono stati approvati i progetti definitivi dei tronchi Gaggeo-Olimonda, Olimonda-Riofreddo e Riofreddo-Cagnolina, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia; e si è in pari tempo interessata la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato a provvedere colla maggior possibile sollecitudine allo appalto dei tronchi medesimi.

* * *

L'appalto infatti ebbe luogo in Roma il 3 febbraio 1911 per gli importi presunti:

a) di L. 1.516.000 per il secondo tronco Gaggeo-Olimonda (lunghezza m. 1500);

b) di L. 1.055.000 per il terzo tronco Olimonda-Riofreddo (lunghezza m. 1100);

c) di L. 1.730.000 per il quarto tronco Riofreddo-Cagnolina (lunghezza m. 1579).

Il secondo tronco venne aggiudicato al signor Enrico Levi col ribasso del 3,01 %; il terzo al signor Antonio De Filippis col ribasso del 3,56 %; il quarto al signor Rosario Bini col ribasso del 3,70 %.

* * *

Nel febbraio 1911 venivano chieste dalla nostra Camera informazioni alla Consorella di Nizza sull'inizio dei lavori della Cuneo-Nizza da parte francese e si ottenevano notizie dalle quali risultava:

1° che le formalità amministrative da compiersi sarebbero state compiute entro la fine del 1911;

2° che i lavori della galleria di Braus sarebbero stati tosto iniziati;

3° che la quasi totalità della linea sarebbe stata appaltata alla fine del 1912.

* * *

Il Presidente della Camera nell'adunanza consiliare del 16 marzo 1911 confermava tali notizie e significava che in occasione di una sua recente permanenza a Nizza, aveva avuto un lungo colloquio col nuovo Presidente di quella Camera di Commercio Ingegnere Durandy e col signor Beri, nonchè con l'Assessore di Nizza signor Bonfiglio, i quali gli avevano fatto le più liete accoglienze e gli avevano dato informazioni precise dalle quali risultava come la Paris-Lyon-Méditerranée aveva in animo di spingere alacremente i lavori.

* * *

Nella seduta 4 maggio 1911 il Presidente si dichiarò lieto di comunicare al Consiglio che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva dato parere favorevole alla costruzione di tutti i tronchi da Tenda alla frontiera Nord.

* * *

L'8 maggio 1911 il Presidente della nostra Camera, avuta notizia dalla Consorella di Nizza delle difficoltà amministrative che minacciavano di ritardare nuovamente i lavori della Cuneo-Nizza, inviava a S. E. Giolitti la seguente lettera:

Eccellenza,

Il Presidente della Camera di Commercio di Nizza mi conferma alcuni dubbi sortimi circa una grave divergenza esistente fra il Governo francese e la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, per la costruzione della linea Cuneo-Nizza nel versante francese.

È una divergenza che trae origine dal sistema adottato per la costruzione, e che somma a decine di milioni, per cui se ne rende molto difficile la soluzione. Per tal modo i lavori soffrono ritardi grandissimi, e, mentre da parte nostra si dimostra una lodevole sollecitudine tanto da indurre nella persuasione che per la scadenza del termine fissato nella Convenzione internazionale i lavori potranno considerarsi ultimati, in Francia invece va facendosi strada la credenza, avvalorata dai fatti, che per il 1914 nulla vi sarà di compiuto.

In tali condizioni, per noi dannosissime, si presenta lo stato attuale dei lavori sulla Cuneo-Nizza, ed io mi permetto pertanto di pregare l'Eccellenza Vostra, che già in altre occasioni e sempre efficacemente si è adoperata perchè la costruzione della linea internazionale procedesse con quella sollecitudine consigliata dall'importanza degli interessi materiali e morali che vi sono collegati, di volere intervenire presso il Governo della Nazione vicina per rammentargli l'approssimarsi della scadenza ed il dovere, liberamente assunto, di tener gli impegni internazionali.

Un simile richiamo fatto dalla Eccellenza avrà indubbia efficacia, ed io nutro fiducia che l'Eccellenza Vostra, per quell'amore che porta a questa terra, la quale dalla sollecita apertura della linea trarrà grandissimi benefici, vorrà benevolmente accogliere l'invito che mi sono permesso di rivolgerle.

In tale fiducia porgo alla Eccellenza Vostra, con ringraziamenti sentitissimi, l'espressione rinnovata ed immutabile del mio profondo ossequio.

Il Presidente CASSIN.

* * *

S. E. Giolitti rispondeva con le seguenti due lettere:

Roma, 19 maggio 1911.

Egregio Signor Presidente,

In risposta alla lettera 6 corrente mi affretto ad informarla che è stato subito interessato il nostro Ambasciatore a Parigi perchè cerchi di evitare il temuto ritardo nei lavori di costruzione della linea Cuneo-Nizza e mi riservo di comunicarle, appena mi sarà noto, il risultato delle pratiche fatte.

È stata inoltre richiamata l'attenzione dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie presso il Ministero dei Lavori Pubblici sulle notizie dalla S. V. segnalatemi.

Con tutta osservanza mi creda

G. GIOLITTI.

Roma, 22 maggio 1911.

Egregio Signor Presidente,

Facendo seguito alla mia del 19 corrente mi affretto ad informarla che, secondo notizie giunte dal nostro Ambasciatore a Parigi, il Ministro dei Lavori Pubblici francese si adopera attivamente per rimuovere le difficoltà amministrative che minacciano di ritardare i lavori della Cuneo-Nizza.

Con tutta osservanza mi dico

G. GIOLITTI.

* * *

Nel dicembre 1911 la Camera riceveva con compiacimento la notizia che erano stati pubblicati gli avvisi di appalto di due tronchi della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, oltre Tenda, e cioè uno da Bosseglia a Briga della lunghezza di metri 1821,71 per l'importo di L. 1.781.000, l'altro da Rioro a S. Dalmazzo di Tenda (compreso il gran fabbricato della Stazione internazionale di Tenda) della lunghezza di metri 2380 per l'importo di L. 4.303.000.

* * *

Successivamente, nel febbraio 1912, la Camera riceveva notizia che era stato indetto l'appalto per la costruzione del sesto tronco (Tenda-Bosseglia) della tratta Vievola-confine Nord italo-francese della ferrovia Cuneo-Ventimiglia per la lunghezza di m. 2112,98 e per la costruzione dell'ottavo tronco (Briga-Rioro) del tratto Vievola-confine Nord italo-francese della ferrovia Cuneo-Ventimiglia per la lunghezza di m. 1573,29.

* * *

Nell'adunanza del 1° aprile 1912 la Camera di Commercio, su relazione del Presidente Comm. Avv. Cassin, votava un ordine del giorno inteso ad invocare la modificazione dell'art. 3 della Convenzione internazionale 6 giugno 1904, la quale importava la contemporanea apertura all'esercizio di tutte le Sezioni della linea internazionale, e domandava invece che prima ed avanti ogni cosa, fosse aperta al pubblico la Cuneo-Ventimiglia. Tale ordine del giorno, che otteneva l'approvazione e l'appoggio di molti Enti e Sodalizi, veniva in seguito per ragioni di opportunità modificato nella seduta Camerale del 13 maggio 1912.

In siffatta adunanza infatti il Consiglio Camerale approvava ad unanimità la relazione seguente del Presidente Comm. Cassin:

Egregi Colleghi,

Vi è noto quale e quanto interessamento la nostra Camera ha sempre spiegato per ottenere il sollecito compimento dei lavori della linea internazionale Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

Troppi sono gli interessi morali e materiali intimamente legati a tale avvenimento, troppe sono le speranze che su di esso si sono fondate per l'incremento dell'economia regionale; perciò il nostro Istituto non ha tralasciato occasione di intervenire in ogni dibattito, di prender parte ad ogni manifestazione la cui portata e le cui conseguenze si riflettessero sull'andamento dei lavori della linea tanto agognata. Però il desiderio nostro, le promesse di autorevoli personaggi, le assicurazioni dei Corpi competenti, hanno purtroppo urtato contro una resistenza passiva, che minaccia di far prorogare ad epoca lontana l'apertura all'esercizio della nuova ferrovia; e di questa situazione si è avuta un'eco autorevole in una pubblicazione della « Rassegna dei Lavori Pubblici », la quale è venuta in tempo a dar ragione alle nostre gravi preoccupazioni, tanto da destare in tutto il Paese le più alte meraviglie per un tale stato di cose.

Secondo l'autorevole « Rassegna », la Francia, allo scadere della Convenzione, sarà ben lungi dall'avere mantenuti i proprî impegni. ed il nostro Governo, per avervi tenuto fede, al finire del 1914, si troverà ad avere anticipato infruttuosamente milioni e milioni, costruendo un tronco di ferrovia che attenderà il beneplacito della vicina Repubblica a dare quei risultati economici che si riprometteva. Poichè noi possiamo esser certi che, alla scadenza della Convenzione, le opere sul versante italiano saranno ultimate; e difatti, dei dodici tronchi di cui si compone la tratta Vievola-confine Nord, sono finiti i tronchi 1° e 5°, in corso di esecuzione il 2°, 3° e 4° ed appaltati tutti i rimanenti; mentre nella tratta Ventimiglia-Confine Sud è già stato costruito il tronco da Ventimiglia a Bevera, pressochè ultimato quello da Bevera a Varazze, in corso di costruzione il tronco Varazze-Airole e solo rimane da appaltarsi il tronco da Airole al confine per la lunghezza di poco più di cinque chilometri, ed il cui progetto è già stato approvato.

Sul versante francese invece le condizioni sono ben diverse, e le informazioni da noi assunte direttamente collimano con quelle rese di pubblica ragione, per cui allo scadere della Convenzione, la Cuneo-Nizza sarà ben lungi dall'essere compiuta, e ci vorranno altri due, tre, chi dice quattro anni, prima che si possa parlare dell'esercizio completo della linea internazionale.

Diversamente invece si prospetta la situazione per la Cuneo-Ventimiglia, la quale, malgrado lo stato arretrato dei lavori, potrebbe essere portata in tempo a compimento, qualora la Francia si decidesse ad imprimere — come è stretto suo dovere — un corso sollecito ai lavori di costruzione.

Posto infatti che — e questo non può essere messo in dubbio — per la fine del 1914 siano finiti nei due versanti italiani i lavori che ora procedono con alacrità esemplare, non rimarrebbe, per completare la linea sino a Ventimiglia, che l'unione delle due frontiere, la quale unione si svolge completamente in territorio francese per una lunghezza di chilometri 18,895. Ora se la Francia si decidesse, su tale tratta, a lavorare prontamente e seriamente, data l'assenza di opere lunghe e difficili, si potrebbe ottenere in tempo la costruzione nella ferrovia attraverso il territorio francese, senza della quale la solerzia da noi dimostrata rimarrebbe sterile ed infruttuosa.

* * *

Non crediamo che il Paese nostro e che il Governo, il quale così nobilmente lo rappresenta, possano facilmente arrendersi alla prospettiva di una ferrovia che ha costato e costerà oltre a 50 milioni, resa parzialmente o totalmente inoperosa per colpa di una delle parti contraenti.

Ciò non avverrà certamente; non lo vuole il Governo, non lo vogliono gli Enti Provinciali, che hanno concorso nella spesa, non lo vogliono le nostre popolazioni che hanno atteso con pazienza e fiducia la realizzazione di questo grande elemento di progresso, di civiltà e di incremento commerciale!

La Camera di Commercio verrebbe meno al suo compito essenziale, se in questo momento non si rendesse interprete dei grandi interessi della regione che essa rappresenta e non richiamasse la pubblica attenzione, e quella del Governo in special modo, perchè non si ometta di esercitare la più viva insistenza presso la Repubblica Francese al fine di ottenere dalla Nazione amica l'osservanza dei patti liberamente e solennemente assunti col nostro Paese, se non nella totalità, giacchè ciò allo stato delle cose si ravvisa impossibile, almeno in quella parte per cui la possibilità è evidente.

Parve a questa Camera fosse conveniente - per raggiungere lo scopo - chiedere la modificazione dell'art. 3 della Convenzione internazionale conclusa il 6 giugno 1904 e ratificata dai rispettivi Governi alla fine del 1906, il quale così stabilisce che « ogni Governo si impegna ad assicurare la costruzione delle sezioni situate sul proprio territorio in tal maniera che tutte le sezioni siano messe in esercizio nello stesso tempo, nel termine massimo di otto anni a partire dallo scambio delle ratifiche della presente Convenzione », poichè di fronte all'impegno chiaro, esplicito e solenne a cui l'Italia ha fatto onore, mentre la Francia vi venne notoriamente meno per non avere predisposto e spinto in tempo colla dovuta alacrità i lavori sul proprio territorio, dovrebbe necessariamente cadere l'impegno della contemporanea messa in esercizio di tutte le sezioni.

Senonchè, interpellato in proposito, dal Senatore Spirito Riberi, S. E. Giovanni Giolitti, questi sollecitamente rispondeva assicurando di aver già fatto insistenza presso il Governo francese perchè si acceleri la costruzione della linea da Breil al Confine italiano a Sud ed a Nord. cosicchè si abbia presto la linea Cuneo-Ventimiglia che serve anche per Nizza; ma aggiungeva che non riteneva conveniente provocare la modificazione della Convenzione internazionale per varie ragioni, specie perchè ciò importerebbe una lunga trattativa diplomatica, nè si può prevedere quanto tempo impiegherebbe il Parlamento Francese a pronunciarsi; mentre non sarebbe neppure da scartarsi l'ipotesi che, appunto per questo, i lavori potessero venire sospesi.

La Camera di Commercio, quindi, deferente a tale altissimo consiglio e profondamente grata dell'interessamento addimostrato da S. E. Giolitti, nonchè dal venerando Senatore Riberi, ritiene opportuno limitare la portata della sua azione in questo senso: che, essendo il tratto fra le due frontiere Nord e Sud comune alle due sezioni di linea per Nizza e per Ventimiglia, convenga chiedere che vengano tosto appaltati da parte francese questi lavori, in modo che ove per la fine del 1914 l'intiera linea Cuneo-Nizza non possa essere messa in esercizio, lo sia almeno la Cuneo-Ventimiglia.

Pare a questa Camera che, a tale legittima richiesta, nessuna difficoltà possa opporre la Francia, e i nostri uomini di Stato eccitando così l'azione finora troppo lenta della vicina Repubblica, renderebbero meno oneroso il sacrificio finanziario sopportato per la costruzione dei tronchi sul versante italiano, e compirebbero opera di equità, di giustizia, di tutela degli interessi regionali e nazionali che sono affidati a tale linea nuova ferroviaria, importantissima per i benefici effetti economici ch'essa è chiamata a produrre.

Nell'emettere il suo voto la Camera di Commercio di Cuneo si rivolge alle Consorelle interessate, agli Enti provinciali e comunali, agli Istituti agrari e commerciali, alle alte personalità politiche ed economiche della regione, agli organi della stampa perchè vogliano suffragare col loro appoggio la deliberazione con la quale si tuteleranno efficacemente gli interessi morali ed economici del vastissimo territorio soggetto all'influenza di questa nuova arteria, che serve a congiungere strettamente il cuore del Piemonte col limite estremo della Liguria occidentale ed a suscitare nuove correnti di traffico, nuovi elementi di ricchezza.

Valga a concretare le idee sovra esposte il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio della Camera di Commercio ed Industria di Cuneo;

« Visto lo stato attuale dei lavori sulla linea internazionale Cuneo-Ventimiglia-Nizza;

« Constatato che alla scadenza del termine fissato dalla Convenzione del 6 giugno 1904 e cioè al 31 dicembre 1914, l'intera linea assai difficilmente potrà essere aperta al pubblico esercizio per la materiale impossibilità in cui si trova il Governo Francese di portare a compimento i lavori sul suo territorio dato il gravissimo ritardo con cui gli stessi furono iniziati, mentre essi vennero condotti da parte nostra con alacrità tale da garantirne il completamento entro il termine stabilito;

« Rilevato che, per concorde affermazione di tecnici competenti, sarebbe ancora assai facile al Governo Francese di portare a termine per la fine del 1914 almeno il tratto fra le due frontiere nord e sud;

« Esprime il voto

« Che ad esecuzione rigorosa dei trattati stipulati, a soddisfazione legittima dei bisogni e delle aspirazioni secolari delle popolazioni interessate, a tutela doverosa delle ragioni del traffico fra le Provincie dell'Alta Italia e la parte occidentale della Riviera ligure, ad interpretazione precisa dei voti e dei desideri espressi anche recentemente nella Camera Italiana da autorevoli parlamentari, venga insistentemente chiesta la più sollecita costruzione di tutti i tronchi della linea internazionale nel versante francese, perchè l'apertura all'esercizio della grande arteria non abbia a subire ritardi, o quanto meno venga ottenuta la pronta aggiudicazione dei lavori di congiungimento delle due frontiere nord e sud in modo che, ove l'intiera linea non possa essere aperta all'esercizio in tutto il suo percorso nel termine convenuto, possa almeno cominciare ad ottenersi l'apertura della Cuneo-Ventimiglia, i cui lavori possono essere sollecitamente condotti a termine e le cui benefiche conseguenze si riverseranno su una vasta regione, Nizza compresa;

« Manda comunicare la presente deliberazione alle LL. EE. Giovanni Giolitti e Teobaldo Calissano sotto i cui alti e nobili auspici pone l'esaudimento del voto consiliare, al Ministro dei Lavori Pubblici, ai Presidenti delle Camere di Commercio e delle Deputazioni Provinciali, ai Senatori e

Deputati, ai Sindaci di tutti i Comuni, alle organizzazioni commerciali, agrarie ed industriali dei vari centri interessati perchè, colle loro deliberazioni, associandosi all'iniziativa della Camera di Commercio di Cuneo, e col loro appoggio, favoriscano in tutti i modi il conseguimento dell'alto intento col quale sarà reso possibile che un capitale ingente di oltre 50 milioni, destinato a suscitare sorgenti nuove di ricchezza, venga messo in pieno reddito nel tempo stabilito, con beneficio incalcolabile per l'incremento economico di queste regioni e senza alcun danno della Nazione vicina, per causa della quale solamente si ravvisa indispensabile l'adozione dell'invocato provvedimento ».

Prima di porre ai voti le conclusioni della relazione, il *Presidente* dà lettura delle adesioni numerose ed autorevoli finora pervenute al voto precedentemente emesso; adesioni che verranno nuovamente sollecitate per la odierna deliberazione; confida molto nell'appoggio assicurato della Camera di Commercio, del Municipio e della Deputazione Provinciale di Torino, e nella identità di direttiva col nostro Governo; propone pertanto all'approvazione dei Colleghi il nuovo ordine del giorno coll'invito alla Presidenza di continuare la sua attiva propaganda onde assicurare il raggiungimento di aspirazioni così legittime e sacrosante.

Il *Consiglio,* unanime, approva.

* * *

L'agitazione nuovamente ripresa dalla nostra Camera di Commercio con tale ordine del giorno, incontrò largo consenso in quanto che deliberavano subito di unirsi all'iniziativa, oltre le Camere di Commercio di Torino e di Porto Maurizio, molti Comuni, fra i quali ricordiamo quelli di Ventimiglia, S. Remo, Bordighera, Cavallermaggiore, Fossano, Tenda, Borgo S. Dalmazzo; la Commissione Ferroviaria Municipale di Torino, le Deputazioni Provinciali di Cuneo e Porto Maurizio.

* * *

In riscontro all'ordine del giorno precedente riportato perveniva alla nostra Camera di Commercio la seguente risposta del Ministero dei Lavori Pubblici in data 17 giugno 1912:

Ill.mo Signor Presidente,

In ordine al voto espresso da codesta On. Camera di Commercio per ottenere che l'apertura allo esercizio della linea Cuneo-Ventimiglia sia assicurata entro il termine fissato dalla Convenzione italo-francese del 6 giugno 1904, si fa noto alla S. V. Ill.ma che per un concorso di circostanze varie il Governo Francese non ha potuto espletare finora tutte le pratiche preliminari per addivenire allo appalto dei lavori del tronco sul proprio territorio,

allacciante le due tratte italiane, dimodochè da parte sua non è più possibile l'adempimento dello impegno assunto colla anzidetta Convenzione.

Pure non potendosi sperare che la linea Cuneo-Ventimiglia si trovi completata, per la parte sul territorio francese, per l'epoca stabilita, si sono però avute di recente comunicazioni ed assicurazioni dal Signor Dervillé, Presidente del Consiglio di Amministrazione della Paris-Lyon-Méditerranée che nulla sarà trascurato per affrettare l'inizio dei lavori interessanti la nostra linea, in modo che la loro ultimazione sia la più sollecita possibile.

Malgrado tali assicurazioni, si è disposto perchè al nostro Ambasciatore a Parigi sia comunicato il voto succitato, affinchè prenda argomento per nuove insistenze nello interesse della pronta esecuzione del tratto di ferrovia nel territorio francese, della linea Cuneo-Ventimiglia.

Il Ministro E. SACCHI.

* * *

Il Presidente della Camera di Commercio Comm. Avv. Cassin, verso la fine di giugno 1912 ebbe occasione di conferire a Nizza col Presidente di quella Camera di Commercio il quale aveva promesso tutto il suo appoggio per promuovere una più sollecita spinta ai lavori della Cuneo-Nizza.

* * *

Alla fine di luglio la nostra Camera intanto veniva informata che era stato indetto l'appalto per la costruzione del dodicesimo tronco (Foce-Confine) del tratto Vievola-confine nord italo-francese della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, per la lunghezza di m. 1643,49.

* * *

Nell'adunanza 14 ottobre 1912 la Camera di Commercio formulava voti per la sollecita apertura all'esercizio della Vievola-Tenda, approvando ad unanimità la seguente relazione, letta dal Presidente Comm. Cassin, e che veniva in seguito comunicata alle Autorità competenti:

Il nostro benemerito e zelante Collega Cav. Uff. Coppa, il quale nella sua multiforme attività e nella cura con cui adempie al suo ufficio di Consigliere Camerale, trova il modo di occuparsi di tutte le manifestazioni economiche in ogni parte della nostra regione, ricordava nell'ultima seduta l'urgenza di un voto da prendersi dal nostro Consiglio per sollecitare l'apertura all'esercizio del tratto di ferrovia, in gran parte costrutta, Vievola-Tenda; e questa Presidenza prendeva l'impegno di portare in questa riunione del Consiglio Camerale all'ordine del giorno l'adozione di tale provvedimento

dopo aver raccolti tutti gli elementi indispensabili, al fine di aggiungere al voto stesso quelle considerazioni di natura tecnica e di fatto, colle quali la deliberazione camerale potesse essere ampiamente motivata e giustificata.

* * *

La Vostra Presidenza ha raccolto questi elementi, ed essa si trova ora in grado di proporvi l'adozione del voto con piena conoscenza di tutti i dettagli che si riferiscono all'esecuzione dei vari tronchi interessanti il tratto della linea che è conveniente di aprire all'esercizio più presto che sia possibile.

Infatti il tronco Vievola-Tenda si compone di cinque lotti a diverse Ditte separatamente appaltati.

Questi sono: Vievola-Gaggeo, Gaggeo-Olimonda, Olimonda-Riofreddo, Riofreddo-Cagnolina, Cagnolina-Tenda.

Ora, poichè la Direzione Generale delle Ferrovie non ha accolto il nostro voto per la costruzione immediata dei tre tronchi intermedi, come da ordine del giorno della nostra Camera approvato il 15 maggio 1910, ma ritardò di circa un anno l'aggiudicazione dei lotti stessi, noi ci troviamo in queste precise condizioni, che mentre i due lotti estremi, Vievola-Gaggeo e Cagnolina-Tenda, sono ultimati da circa un anno, quelli intermedi non saranno terminati che fra giugno e luglio del prossimo anno 1913.

Ciò costituisce certamente un danno grave per tutti, per l'economia di tutta la regione, per la stessa Amministrazione delle Ferrovie — data l'immobilitazione infruttifera di così grandi capitali e dato il deterioramento che immancabilmente subiscono i lavori e le opere d'arte compiuti essendo lasciati inutilizzati — per i privati appaltatori dei tronchi ferroviari oltre Tenda e per le cospicue imprese di assunzione dei lavori della Società Anonima « Riviera di Ponente » costruttrice del grandioso impianto idroelettrico S. Dalmazzo di Tenda e Vallone delle Miniere.

Non è caso però di recriminare sul passato, ciò sarebbe ora inutile; atteniamoci al presente e provvediamo a che non si perda maggior tempo. Una buona notizia, la quale dimostra le eccellenti disposizioni dello Stato, è questa che vi comunichiamo, che cioè il progetto di armamento della Vievola-Tenda è già stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per cui tutto induce a credere che col prossimo aprile l'armamento potrà essere iniziato e che sarà condotto prontamente a termine, e cioè in un periodo massimo di tre mesi.

Vi ha quindi fondata ragione di sperare che nella seconda settimana del mese di agosto la vaporiera potrà giungere sino a Tenda e che si potrà iniziare il servizio della linea sino alla cittadina elegante, che porta il nome del grande colle, alle cui sommità stanno opere di guerra, ma alla cui base corrono ampie gallerie, opere di pace e di sviluppo di vita economica, di civiltà e di affratellamento fra i popoli.

Noi possiamo quindi con animo sicuro esprimere fidenti l'augurio ed il voto che la nuova linea sarà aperta all'esercizio durante la prossima estate, in modo che, sia pure lentamente, ma gradatamente, vadano realizzandosi le aspirazioni del Piemonte di essere al più presto congiunto colla Liguria Occidentale da una parte e dall'altra con la Provenza, per l'incremento dei

traffici, per lo sviluppo di ogni forma di attività commerciale. Vi proponiamo quindi l'adozione del seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio Camerale esprime i suoi più vivi ringraziamenti al Governo del Re per la sollecitudine con cui vennero indetti gli appalti intesi ad ultimare, nel termine portato dalla Convenzione italo-francese del 6 giugno 1904, tutti i tronchi della linea Cuneo-Ventimiglia, ed esprime il voto che vengano intanto sollecitati i lavori di armamento dei tronchi Vievola-Tenda in modo che nell'agosto 1913 avvenga la desiderata apertura all'esercizio del tratto Vievola-Tenda di grande interesse per la stessa Amministrazione delle Ferrovie e per l'intiera regione piemontese ».

A questo punto il *Presidente* apre una parentesi per comunicare le seguenti informazioni pervenutegli da Breil sullo stato dei lavori sul versante francese.

Gli uffici tecnici della Compagnia P. L. M. sono stati invitati dal Governo della Repubblica a spingere alacremente i loro studi in vista del prossimo inizio dei lavori. Il loro personale è stato sensibilmente aumentato. I proprietarî da espropriarsi nel Comune di Breil sono stati invitati, a cominciare dal 16 corrente, a presentarsi ai rappresentanti della Compagnia onde trattare all'amichevole la cessione dei terreni.

I lavori per il perforamento del monte Grazian (Comuni di Breil e Sospel) saranno presto appaltati. È intenzione della Direzione Generale di iniziare i lavori da un capo all'altro della linea contemporaneamente. Varii tronchi furono già appaltati tra Nizza e Sospel; così quelli della nuova Stazione di Nizza, quelli per l'attraversamento della collina di Cimiez e il perforamento del monte Braus.

Il Presidente si rallegra di queste buone novelle che fanno sperare che la Convenzione italo-francese del 6 giugno 1904 verrà attuata più presto di ciò che sembrava.

* * *

Nel corrente mese di giugno venivano finalmente appaltati i due ultimi tronchi (primo e secondo lotto del tratto Airole-confine Sud) per modo che mentre scriviamo le presenti note è ultimata — sul territorio italiano — la costruzione del tratto Vievola-Tenda e sono appaltati i lavori per il tratto Tenda-confine, mentre nel tronco Ventimiglia-confine sono quasi compiuti i lavori per il tratto Ventimiglia-Airole e sono in corso quelli tra Airole ed il confine.

Nel territorio francese sono in corso i lavori per i primi cinque chilometri da Nizza. Si sta terminando l'espropriazione dei terreni dal 5° al 23° chilometro. Sono in corso i lavori dal 24° al 34°. Il traforo del Braus è compiuto da un lato per 830 metri e dall'altro per 550 metri. Si sono iniziati i lavori dal 34° chilometro a

Breil. Da Breil alla frontiera italiana i lavori sono aggiudicati per 4 chilometri e si sta terminando l'espropriazione per quindici chilometri.

La recente visita del Ministro francese dei Lavori Pubblici Giuseppe Thierry alle opere della Cuneo-Nizza sul versante francese, è una nuova prova dell'interessamento del Governo francese per accelerare il compimento dei lavori i quali, aprendo un nuovo valico fra il Piemonte, la Provenza e la Liguria, riusciranno a vivificare tante latenti energie, intensificheranno le attuali correnti di traffico, ne creeranno di nuove, provocheranno la fioritura di imprese benefiche allo sviluppo della nostra economia.

E la Camera di Commercio di Cuneo, rilevando con sentimento di viva compiacenza i buoni risultati dell'azione del Governo e degli incitamenti fatti da Essa, dagli altri Istituti pubblici e dalle Autorità, si augura che alla imminente apertura all'esercizio della Vievola-Tenda segua fra non molto tempo quella dell'intera linea: avvenimento memorando per l'intera Regione Piemontese e segnatamente per la nostra Provincia, la quale vedrà da allora iniziarsi una nuova êra di progresso economico.

ALLEGATI

PREMIÈRE CONVENTION

(Chemin de fer de Coni à Nice et Vintimille).

Le Président de la République Française 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 et 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. A cet effet ils ont nommé pour leur plenipotentiaires, savoir :

M. le Prèsident de la République Française :

Son Excellence M. Camille Barrère, Ambassadeur de France près Sa Majesté le Roi d'Italie ; M. Denis Pérouse, Inspecteur général des ponts et chaussées, Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics ;

Sa Majesté le Roi d'Italie :

Son Excellence M. Giovanni Giolitti, Président du Conseil des Ministres de l'Intérieur, Son Ministre de l'Intérieur ; Son Excellence M. Tommaso Tittoni, Son Ministre des Affaires étrangères ; Son Excellence M. Francesco Tedesco, Son Ministre des Travaux publics ;
lesquel, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêtés les dispositions suivantes :

Article premier.

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

Art. 2.

Le chemin de fer, objet de la présente Convention, comprendra les sections suivantes :

1° La section sur territoire italien entre la station de Vievola et la frontière nord italo-française dans la vallée de la Roya ;

2° La section sur territoire français entre les deux frontières italo-française nord et sud ;

3° La section qui, se détachant de la précédente à Breil, traverse le territoire italien en souterrain sous le mont Grazian et se continue sur le territoire français jusqu'à Nice par Sospel ;

4° La section sur territoire italien entre la frontière sud italo-française et la station de Vintimille.

Les points de raccordement des sections susindiquées de la voie ferrée, à la frontière nord et à la frontière sud italo-française, seront fixés d'un commun accord.

Art. 3.

Chaque Gouvernement s'engage à assurer la construction des sections situées sur son territoire (le souterrain établi sous le mont Grazian étant considéré comme entièrement situé sur le territoire français), de telle façon que toutes les sections soient mises en exploitation en même temps, et dans un délai maximum de huit années à courir de l'échange des ratifications de la présente Convention.

Ces sections seront construites à écartement normal, sans obligation de prévoir la construction de la 2e voie.

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 distinction de jours fériés et de fêtes.

Art. 5.

Les prescriptions relatives à l'unité technique internationale en matière de chemins de fer seront rigoureusement observées dans les sections à établir sur les territoires des deux pays.

Art. 6.

Les deux Gouvernements se communiqueront réciproquement les rapport périodiques sur la marche et sur l'état d'avancement des travaux des sections de voie ferrée à construire sur leurs territoires respectifs.

Art. 7.

L'exploitation du chemin de fer sera réglée de la façon suivante:

Chaque Gouvernement établira ses gares de douane sur son propre territoire.

Chaque Gouvernement assurera l'exploitation des sections situées sur son territoire (le souterrain établi sous le mont Grazian étant considéré comme entièrement situé sur le territoire français).

Toutefois, le Gouvernement français autorise le Gouvernement italien à faire continuer en territoire français les trains transitant d'une frontière à l'autre. De son côté le Gouvernement italien s'engage à admettre dans ces trains les rames de voiturers à voyageurs et de wagons à marchandises composant les trains en provenance ou à destination de la sections de Breil à Nice, de façon à assurer la continuité du service entre les sections françaises et Coni sans imposer aux voyageurs un transbordement à Breil.

Les trains transitant entre les deux frontières devront assurer d'une façon satisfaisante le service des sections françaises et réduire, dans toute la mesure du possible, les stationnements aux points de jonction ou d'échange.

A cet effet, les points d'arrêt et les horaires de ces trains sur le territoire français seront arrêtés par le Gouvernement français d'accord avec le Gouvernement italien.

Si les trains transitant entre les deux frontières ne suffisent pas à assurer le service des sections françaises, le Gouvernement français aura le droit de faire circuler les trains supplementaires reconnus nécessaires jusqu'à la gare d'échange de San Dalmazzo, avec leur personnel et leur matériel.

Art. 8.

Les échanges entre l'exploitation française et l'exploitation italienne auront lieu à la gare de San Dalmazzo, pour le trafic à destination ou en provenance de cette gare et des audelà vers le nord. L'exploitation française aura, en gare de San Dalmazzo, le personnel nécessaire à cet effet; cette gare devra être munie des installations nécessaires pour le service des deux administrations exploitantes. Les autres échanges auront lieu en gare de Breil, par l'intermédiaire du personnel de la gare et des agents des trains de la ligne de Coni à Vintimille.

Art. 9.

Sauf dans le cas prévu par le dernier paragraphe de l'article 7, les trains circulant entre San Dalmazzo et Breil seront accompagnés par un double personnel de conducteurs appartenant aux deux nationalités, dont chacun assurera le service sur son territoire. Sur le tronçon compris entre Breil et la frontière sud, le service sera assuré par les conducteurs italiens.

Art. 10.

Les recettes afférentes aux parcours effectués sur chaque territoire appartiennent à l'administration qui exploite sur ce territoire. Une Convention spéciale interviendra entre les deux administrations intéressées pour régler les redevances qui pourront être dues comme rémunération des service effectués par chacune d'elles sur le territoire de l'autre.

Art. 11.

La tarification applicable aux voyageurs et marchandises transitant sur le territoire français sera celle des tarifs généraux et spéciaux de l'administration française exploitante. Les taxes seront établies d'après la distance réelle séparant les frontières nord et sud.

Dans l'application des tarifs, aucun parcours virtuel en augmentation du parcours réel ne sera consenti, quelles que soient les déclivités de la ligne.

Les marchandises passant d'un pays à l'autre par les lignes qui font l'objet de la présente Convention seront acheminées par l'itinéraire correspondant à la taxe la plus réduite, sauf demande contraire de l'expéditeur.

Art. 12.

Le nombre des trains comportant des voitures directes de toutes classes de Coni à Nice et de Coni à Vintimille sera de trois par jour au moins dans chaque sens.

Art. 13.

Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités occasionées par la vérification des passeports et par la police des voyageurs

seront exercées en appliquant le traitement le plus favorable permis par les lois de chacun des deux pays.

Art. 14.

Sur tout le parcours du chemin de fer, il ne sera fait aucune différence entre les habitants des deux États, ni en ce qui concerne le mode et le prix des transports, ni en ce qui concerne les délais et le mode d'expédition.

Est accordée au Gouvernement italien la faculté de faire transiter, sur la section française comprise entre les frontières nord e sud, le personnel, animaux et le matériel militaires, et tous autres objets appartenant à l'administration militaire italienne.

Il est de même accordé au Gouvernement français le droit de faire transiter par Vintimille, dans les mêmes conditions, les transports de même nature.

Les mesures d'exécution relatives à l'application du présent article seront réglées par un accord ultérieur entre les deux Gouvernements.

Art. 15.

Les formalités douanières, pour les voyageurs et leurs bagages, et pour les marchandises échangées, soit entre deux gares italiennes en traversant la section française, soit entre deux gares françaises en traversant la section italienne, seront réduites à la plus grande simplicité possible et seront effectuées dans le plus bref délai possible.

A cet effet, les bagages et les marchandises seront régulièrement admis à transiter d'une frontière à l'autre avec exemption de la visite douanière, pourvu que les transports se fassent sous la responsabilité des administrations des chemins de fer, en wagons, en compartiments de voitures ou en colis isolés, garantis pars de plombs ou autres moyens de fermeture douanière.

Art. 16.

Le Gouvernement français autorise le libre passage sur son territoire, entre la frontière nord et la frontière sud, des dépêches et valeurs postales déclarées, échangées entre les bureaux italiens et pris en charge par les agents postaux italiens, sans exiger le payement d'aucun droit de transit et de port et sans aucune bonification pour les valeurs déclarées.

Les redevances à payer par l'administration des postes italiennes à l'administration française exploitante, pour le transport des colis postaux, feront l'objet d'un accord ultérieur.

Les agents postaux italiens dont il est question ci-dessus seront transportés gratuitement.

Art. 17.

Les deux Gouvernements italien et français accorderont la transmission gratuite des dépêches télégraphiques rélatives au service de la voie ferrée de Coni à Vintimille.

Art. 18.

Le Gouvernement italien instituera, dans les stations intermédiaires entre Vievola et la frontière nord et entre Vintimille et la frontière sud française,

des postes de vétérinaires chargés de soumettre le bétail en transit sur le territoire français, entre l'une et l'autre des deux frontières, aux visites prescrites par les lois italiennes pour le bétail sortant du Royaume.

Dans l'une et l'autre direction, le dit bétail devra être transporté dans des wagons fermés et plombés, et il sera interdit de procéder aux opérations d'embarquement et de débarquement durant le transit sur le territoire français.

Le Gouvernement français reconnaît la validité des visites précitées et s'engage à ne pas mettre d'obstacles et à ne pas imposer d'autre mesure sanitaire au bétail italien durant le trajet par chemin de fer sur son propre territoire sur la section entre les frontières nord et sud.

Art. 19.

Est réservée à l'accord entre les deux États la conclusion des dispositions concernant les services de la douane, de la poste, du télégraphe et du téléphone, de la police en général et de la police sanitaire pour les deux États, en tant qu'ils n'ont pas été réglés dans la présente Convention.

Art. 20.

Les exploitants des voies ferrées qui font l'objet de la présente Convention ne pourront y employer des individus condamnés pour délits de droit commun et pour contraventions aux lois en matière de douanes.

Il n'est en rien dérogé en ce qui regarde les droits de souveraineté appartenant à chacun des deux Gouvernements sur les parties du chemin de fer situées sur le territoire respectif.

Il est toutefois entendu que, pour la partie du souterrain du mont Grazian située sous le territoire italien, le Gouvernement italien délègue au Gouvernement français ses droits de contrôle sur la voie ferrée et ses droits de police et de justice.

Art. 21.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Rome aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait, en double exemplaire, à Rome, le 6 juin 1904.

(L. S.) CAMILLE BARRÈRE.
(L. S.) D. PÉROUSE.
(L. S.) GIOVANNI GIOLITTI.
(L. S.) TITTONI.
(L. S.) FRANCESCO TEDESCO.

DEUXIÈME CONVENTION

(Chemin de fer de Menton à Vintimille).

Le Président de la République Française et Sa Majesté le Roi d'Italie, ayant jugé utile de mettre fin aux inconvénients que présente pour les relations de la France et de l'Italie l'insuffisance de la voie unique reliant actuellement Menton à Vintimille, ont résolu de conclure une Convention pour établir sur cette section une double voie, comme cela existe sur la ligne de Nice à Menton. A cet effet, ils ont nommé pour leurs Plénipotentiaires savoir :

M. le Président de la République Française :

Son Excellence M. Camille Barrère, Ambassadeur de France près Sa Majesté le Roi d'Italie; M. Denis Pérouse, Inspecteur général des ponts et chaussées, Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics :

Sa Majesté le Roi d'Italie :

Son Excellence M. Giovanni Giolitti, Président du Conseil des Ministres, Son Ministre de l'Intérieur ; Son Excellence M. Tommaso Tittoni, Son Ministre des Affaires étrangères ; Son Excellence M. Francesco Tedesco, Son Ministre des Travaux publics ; lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes :

Article premier.

Les Gouvernements français et italien s'engagent à faire établir une deuxième voie sur tout le parcours de la ligne reliant Menton à Vintimille, chaque Gouvernement supportant les frais d'execution du travail sur son territoire.

Art. 2.

Les études nécessaires pour l'établissement de la deuxième voie dont il s'agit seront entreprises sur les deux territoires aussitôt après la ratification de la Convention à intervenir entre les deux pays pour la construction des lignes de Nice et Vintimille à Vievola. Les travaux devront être terminés sur les deux territoires dans un délai de quatre ans, à partir de cette ratification.

Art. 3.

Il n'est rien changé aux conditions d'exploitation de la ligne reliant Menton à Vintimille ; toutefois, la station de croisement de Pian-di-Latte sera supprimée à partir de la mise en service de la deuxième voie.

Art. 4.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Rome aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait, en double exemplaire, à Rome, le 6 juin 1904.

(L. S.) CAMILLE BARRÈRE.
(L. S.) D. PÉROUSE.
(L. S.) GIOVANNI GIOLITTI.
(L. S.) TITTONI.
(L. S.) FRANCESCO TEDESCO.

LINEA CUNEO - VENTIMIGLIA

TRATTA DA VIEVOLA A VENTIMIGLIA

Planimetria Generale

SCALA 1: 50000

Cuneo - Vievola	km.	43
Vievola - Confine Nord	»	21
Confine Nord - Confine Sud	»	20
Confine Sud - Ventimiglia	»	17
Totale	km.	101

Cuneo - Vievola	km.	43
Vievola - Confine Nord	»	21
Confine Nord - Sospello	»	25
Sospello - Nizza	»	34
Totale	km	123

LINEA CUNEO - VENTIMIGLIA

TRATTA DA VIEVOLA A VENTIMIGLIA

Planimetria Generale

SCALA 1: 50000

ORIGINE 1° Tronco

Cuneo - Vievola	km.	43
Vievola - Confine Nord	»	21
Confine Nord - Confine Sud	»	20
Confine Sud - Ventimiglia	»	17
Totale	km.	101

Cuneo - Vievola	km.	43
Vievola - Confine Nord	»	21
Confine Nord - Sospello	»	25
Sospello - Nizza	»	34
Totale	km	123

Tracé : Longueur : 18k 8g5m

Gare de Fontan Saorge
Saorge
Fontan
Giandola
Breil
Gare de Breil
Altitude 301.
Frana
Ste. di Piena
Piena
(326)
Tanghetto
F. Roja
M. Rivoira
Vallone Frot
S. Michele
Ferm.a di S. Michele
F. Bevera
Olivetta
Airole
Staz. di Airole
Cottabassa
R. Capagni
Varazze
T. Maglia
Strada Naz. per Nizza
R. Lavina
Gravian
R. Bassera
Strada Nazionale
Cuneo
Nizza
Gare de Sospel
Tracé : Longueur : 18k 89 5m

MARE LIGURE
Ventimiglia
Roverino
F. Roja
S. Bernardo
Staz. di Bevera
Bevera
Verazze
R. Capagni
Cottabassa
F. Bevera
Airole
Staz. di Airole
Tanghetto
S. Michele
Ferm.a di S. Michele
Valone Frot
F. Bevera
M. Rovaira
F. Roja
Ste. di Piena
Piena
(326)
Olivetta
Giandola
Breil
Frana
Gare de Breil
Altitude 301.
Nizza
Strada Naz. per
R. Lavina
Crazian
M.
R. Bassera
Strada Nazionale
Cuneo
Nizza
Gare de Sospel
Vers Nice
Sospel

TIPOGRAFIA * * *
FRATELLI ISOARDI
CUNEO Piazza V. E.
* * * * * * 1913