

Oneglia-Garessio (progetto Alessi) ... Km.	40,365
Garessio-Mondovì (progetto Agnesi-Sertorio)	» 29,000
Mondovì-Fossano	» 18,800
Fossano-Carmagnola-Torino	» 63,340

Totale Km. 151,505

Secondo gli ingg. Agnesi e Sertorio il tratto Oneglia-Garessio, che ben giustamente essi ritenevano il più importante e quindi quello da costruirsi per primo, doveva essere a doppio binario, con pendenza massima allo scoperto del 18 per mille e la sua spesa di costruzione era prevista in 24 milioni. Circa la potenzialità della linea, essi calcolavano potesse essere di mille vagoni al giorno, aumentabile ancora con l'adozione della trazione elettrica.

Poichè in quel frattempo una Commissione presieduta dal Senatore Adamoli era stata incaricata di studiare il problema ferroviario del porto di Genova e, subordinatamente, anche le linee che tendevano a completare il collegamento del Piemonte al mare, detta Commissione non mancava di segnalare all'attenzione del Governo l'importanza della linea Garessio-Oneglia, in quanto questo collegamento fra il Piemonte e la Liguria occidentale aveva fra l'altro il vantaggio di potere funzionare anche in caso di interruzione della linea litoranea fra Savona ed Albenga.

A sua volta il Consiglio Comunale di Torino votava alla unanimità un sussidio annuo di L. 80.000, e per settanta anni, a favore di quella Società che avesse costruito tale linea.

Purtroppo però, a causa anche di una campagna contraria intrappresa contro di essa sia sulla stampa sia in Parlamento, il Governo, per bocca del Ministro dei LL. PP. Bertolini, si pronunciava negativamente nei riguardi della costruzione della Garessio-Oneglia, ritenendo fosse sufficiente aumentare la potenzialità della Torino-Ceva-Savona già in esercizio, cosicchè, dopo di allora, essendo anche sopravvenuta pochi anni dopo la prima guerra mondiale, di questa linea si finì per non parlarne più, talchè ancora oggi essa continua a rappresentare un semplice sogno che attende di essere realizzato in un futuro più o meno prossimo.

* * *

In questi ultimi tempi, però, la questione della ferrovia Piemonte-Oneglia, o meglio della ferrovia Piemonte-Imperia, dopo l'avvenuta unione ammini-

strativa dei Comuni di Oneglia e Porto Maurizio, è ritornata alla ribalta con carattere di viva attualità in conseguenza della situazione venuta a crearsi ai nostri danni nella Valle Roja, a causa delle cessioni di territorio a favore della Francia imposte all'Italia dall'infausto trattato di pace ed a causa altresì della inefficienza della ferrovia Cuneo-Nizza e della sua diramazione per Ventimiglia, dovuta alle gravi distruzioni apportate ai suoi impianti ed attrezzature dalle truppe tedesche in ritirata ed alla scarsa volontà da parte della Francia di riattare il tratto che corre sul suo territorio, dove tali distruzioni sono di entità veramente notevole.

Ad Imperia infatti, che è il capoluogo della provincia ligure più occidentale, si sta attualmente organizzando un convegno di tutti gli Enti interessati alla costruzione di una ferrovia collegante questo importante porto con il retrostante Piemonte, onde agitare nuovamente la questione, richiamare su di essa l'attenzione del Governo e dell'Amministrazione ferroviaria e cercare di ottenere che le Autorità Centrali si decidano una buona volta a stanziare i fondi occorrenti per la pronta realizzazione di questa opera tanto auspicata e di cui si sente veramente l'importanza e la urgente necessità. Ciò, beninteso, indipendentemente da quanto potrà e dovrà essere fatto con precedenza assoluta per la Cuneo-Nizza, che sta tanto a cuore sia a Torino che al Piemonte occidentale e per il ripristino della quale sono preventivati due miliardi.

Indubbiamente Torino, la quale ha sempre dimostrato un particolare entusiasmo ed interessamento per la realizzazione di questa comunicazione ferroviaria che le aprirebbe un nuovo sbocco sul mare ligure, sarà presente a questo Convegno e noi pensiamo che in questa circostanza l'azione dei suoi rappresentanti non mancherà di essere quanto mai utile e determinante, sia per l'autorevole e fattivo contributo che essa potrà dare ai fini della riuscita di questa battaglia, sia per l'azione equilibratrice e catalizzatrice che essa potrà svolgere in mezzo ai partecipanti, onde evitare che gli inevitabili, feroci campanilismi in lotta possano pregiudicare l'adozione, a conclusione del Convegno, della soluzione migliore, la quale, appunto per poter essere giudicata tale, deve rispondere ai requisiti della razionalità e della massima economicità compatibile, nella considerazione che le finanze dello Stato sono esauste, che il programma dei lavori pubblici in corso di attuazione è imponentissimo e che oggi