

ferrovia, e che nello stesso anno il deputato ing. Giacomo Agnesi indirizzò a senatori e deputati un memoriale a stampa che costituì un notevole contributo storico-economico alla progettata ferrovia.

Nel 1929 il Ministero dei LL.PP. incaricava l'Ufficio delle Nuove Costruzioni Ferroviarie di procedere alla compilazione del progetto definitivo della linea.

Passata la guerra, con la distruzione della Cuneo-Ventimiglia, la questione fu ripresa in esame e nel settembre 1945, a Torino, una Delegazione di Imperia, prospettava tra l'altro, tramite l'ing. Vincenzo Agnesi, la necessità della ferrovia di Imperia, ottenendo che venisse messa urgentemente allo studio.

Pochi giorni dopo in un convegno dei Rappresentanti dei vari Enti delle province di Torino, Cuneo, Savona e Imperia, tenutosi in Mondovì, veniva approvato all'unanimità un voto col quale si affermava l'opportunità della ferrovia Garesio-Imperia quale prosecuzione diretta della Fossano-Mondovì-Garesio verso il sud e comunicazione diretta da Torino al mare.

Su iniziativa degli onorevoli Roveda e Chiaranello si costituiva nel maggio 1946 il Consorzio portuale Imperia-Piemonte allo scopo di sistemare, ampliare e migliorare il bacino portuale di Imperia: di mettere in efficienza, ed incrementare il movimento portuale e l'esercizio di eventuali servizi e di promuovere il miglioramento delle comunicazioni tra il porto ed il retroterra.

Nello stesso anno si otteneva che fosse predisposto, dall'allora Ministero dei LL.PP. on. Romita, il disegno di legge riguardante la costruzione della ferrovia, il cui progetto di massima inviato a Roma nello stesso anno comportava una spesa di 7 miliardi, che sarà ora di 12-15 miliardi.

Nel 1947 gli Esponenti del Consorzio Imperia-Piemonte con a capo il loro Presidente on. Chiaranello ebbero parecchi contatti con i Ministeri

competenti, i quali diedero assicurazioni sul loro parere favorevole.

Nel 1948 la Commissione del Piano regolatore delle ferrovie riunitasi al Ministero dei LL.PP., esaminato il progetto della ferrovia Garesio-Imperia, esprimeva parere favorevole ed approvava l'opera con la classifica di "urgentissima".

Dal mese di aprile 1948 è stato riaperto ad Imperia l'Ufficio Nuove Costruzioni Ferroviarie, col compito di riesaminare ed aggiornare il progetto e di procedere alla ripartizione dei lotti.

Secondo l'ing. Zambon — Direttore del precitato ufficio — è stato eseguito il tracciato esecutivo di Castelvecchio fin verso Chiusavecchia, il tratto della stazione è stato lasciato in sospeso, per non intralciare gli eventuali progetti di modifica alle stazioni ferroviarie di Imperia.

È stato pure iniziato il tracciato esecutivo per l'attaccatura della Galleria di Monte Gallero che, essendo la maggior opera da costruire, dovrà essere iniziata per prima.

È opportuno che questa ferrovia possa avere al più presto esecuzione, perchè, con la distruzione della Cuneo-Ventimiglia, a causa degli eventi bellici, è la prima linea che si incontra passato il confine. Con questa ferrovia si verrebbe a ricostituire il traffico disimpegnato dalla Cuneo-Ventimiglia evitando l'isolamento delle popolazioni della riviera occidentale dal suo naturale retroterra.

Sul tratto di 110 chilometri da Genova al confine, senza contare il tratto di riviera francese da Ventimiglia a Nizza, che indirizzava parte del traffico, diretto in Italia, sulla linea di Cuneo, per andare dal mare verso l'interno resta ora una sola ferrovia. Ciò rende insufficiente la già inadeguata attrezzatura ferroviaria, chiamata a servire la Zona interregionale della Liguria e del Piemonte, con conseguente congestionamento della Litoranea da Savona ad Imperia.

La linea Torino-Fossano-Ceva-Garesio-Imperia che attraverserebbe in posizione centrale la