

La Ferrovia del Colle di Tenda Cuneo – Breil-sur-Roya – Ventimiglia/Nizza (prima arrivata al concorso 2020 del FAI)



Ferrovia del Colle di Tenda

Introduzione

Il 25 febbraio 2021 il *Fondo Ambiente Italiano* («FAI») ha annunciato che la «Ferrovia delle meraviglie» (o «Ferrovia del Colle di Tenda» ossia la strada ferrata Cuneo – Breil-sur-Roya – Ventimiglia/Nizza) è risultata la più votata (75.585 voti ottenuti su 2.353.932 voti espressi) tra i «Luoghi del cuore» che il FAI a maggio 2020 aveva sottoposto alla votazione di italiani e stranieri per indicare i luoghi del 2020 preferiti e da salvare (i «Luoghi del cuore» sono stati oltre 39.500 per le dieci edizioni del concorso).

È detta «Ferrovia delle meraviglie» («*Train des merveilles*») poiché percorre la Valle Roia, fiume che a Saint-Dalmas-de-Tende riceve le acque del torrente Biogna della «Valle delle meraviglie», così chiamata per la presenza degli stupendi e famosi graffiti paleolitici del Monte Bego e per le meraviglie ambientali.

Ferrovia del Colle di Tenda (8/3/2021)



Ferrovia del Colle di Tenda

Premessa

Il 30 ottobre 2020 è stato la ricorrenza del 92° anniversario dell'apertura della «Ferrovia del Colle di Tenda» Cuneo – Breil-sur-Roya – Ventimiglia/Nizza, mentre il 6 ottobre 2020 è stato quella del 41° anniversario della riapertura all'esercizio (dopo la ricostruzione post-bellica) del tratto (Limone –) Vievola – Breil-sur-Roya – Ventimiglia.

Ne passeremo in rassegna le vicende storiche (aggiornate al disastro causato tra il 2 e il 3 ottobre 2020 dalla tempesta «Alex» nelle Valli Vermentagna, Roia/Roya, Vesubia/Vesubie e Tinea/Tinée), le vicende della costruzione e della ricostruzione e le caratteristiche tecniche e operative.



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Cenni sulla storia precedente la costruzione della Ferrovia

Già dalla metà degli Anni Quaranta e all'inizio degli Anni Cinquanta del XIX Secolo, nel Regno di Piemonte e Sardegna si cominciò a parlare di una ferrovia che unisse Torino, la capitale del Regno, con la Contea di Nizza che fin dal XIV Secolo faceva parte del Ducato del Piemonte.

L'inizio della discussione, non soltanto politica ma anche commerciale e culturale, avvenne principalmente poiché con l'annessione della Repubblica di Genova al Regno del Piemonte-Sardegna (dopo il Congresso di Vienna del 1815), il porto di Nizza diminuì molto la sua importanza nel Regno come porto sul Mediterraneo (era praticamente l'unico, in quanto Oneglia faceva sì parte del Regno, ma non era raggiungibile per terra essendo completamente circondata dal territorio della Repubblica di Genova).

Il malcontento nizzardo aumentò ancora quando, nel dicembre 1853, Torino fu collegata a Genova con la ferrovia («Ferrovia dei Giovi»).

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Dapprima furono studiati diversi percorsi e tracciati per la futura ferrovia collegante Torino a Nizza:

- uno passante per Cuneo e attraversante le Alpi Marittime
- uno attraversante l'Appennino Ligure e passante per Savona e la Riviera Ligure Occidentale (Ventimiglia)
- uno attraversante l'Alta Valle Tanaro e la Valle d'Arroscia e passante per Oneglia e Ventimiglia.

Quasi subito si scelse il primo percorso a motivo della maggiore brevità – sebbene si sviluppasse su territori assai più tormentati e difficili da superare, rispetto agli altri due – e anche per usufruire del collegamento ferroviario tra Torino e Cuneo (raggiunta dal treno nel 1855-1857).

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Il primo di almeno sette progetti di una ferrovia Torino – Cuneo – Nizza risale già al 1851. Questi sette progetti si caratterizzavano per:

- valli alpine attraversate (Gesso - Vesubia - Var; Gesso - Vermenagna - Roia - Bassa Bevera - Latte; Gesso - Vermenagna - Roia - Nervia; Gesso - Vermenagna - Roia – Colle di Braus - Redebraus – Colle di Brouis - Paglione; Gesso - Vesubia - Paglione; Gesso - Vesubia; Gesso - Vermenagna - Roia; Stura - Tinea - Var)
- ponti, viadotti e gallerie in diverso numero, lunghezza e impegno realizzativo
- tracciato più o meno allungato per ottenere una pendenza della ferrovia entro valori che non richiedessero l'adozione di sistemi di aderenza artificiale («macchine stazionarie di trazione» e/o «cremagliera») laddove l'aderenza naturale non fosse sufficiente.

Dopo alterne vicende e discussioni (anche con le Autorità, le Associazioni, le Istituzioni,... delle Province di Cuneo e di Nizza), il Parlamento Subalpino si orientò (1858) verso un nuovo progetto dell'Ing. Filippo Cerroti del 1856 attraverso le Valli Gesso, Vermenagna, Roia e Bevera fino a Ventimiglia e poi lungo la Costa.

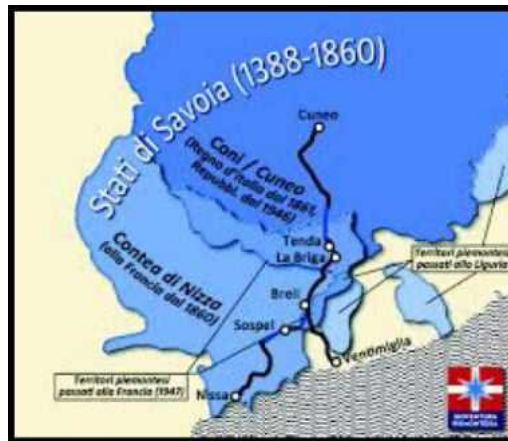
Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

In verità nella Contea di Nizza il progetto scelto dal Parlamento Subalpino non fu ben accolto e ancor meno accettato, perché – pur rispondendo adeguatamente alle necessità della città di Nizza – escludeva dalla ferrovia gran parte dell’entroterra nizzardo (in particolare l’Alta Valle Bevera e la duplice Valle del Paglione, non dimenticando anche la presenza dei territori delle Valli Vesubia, Tinea e – sebbene delimitante il confine occidentale della Contea – Var) che così non avrebbe avuto alcun beneficio o miglioramento per le comunicazioni (all’epoca il treno era il solo mezzo di trasporto di persone e merci con un adeguato – per i tempi – livello di servizio). Essa, infatti, fin dal 1856-1857 aveva commissionato un contro-progetto all’ing. Louis Petit-Nispel per realizzare il tracciato da Nizza a Breglio lungo le Valli del Paglione di Contes, Vesubia e Gesso d’Entracque.



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Ma nella primavera del 1860 fu firmato dal Governo Subalpino e approvato dal Parlamento del Regno il trattato con la Francia che stabilì la cessione alla Francia della Savoia e della Contea di Nizza (eccetto i Comuni di Tenda e Briga e i territori oltremontani dei Comuni di Entracque, Valdieri, Demonte, Aisone e Vinadio).



Così la Ferrovia del Colle di Tenda – allora anche detta «Ferrovia di Nizza» – divenne internazionale, poiché si sarebbe sviluppata in Francia per circa 19 km in Valle Roia (più circa 3 km nella zona del monte Graziano, presso Piena) e per parecchi km da Ventimiglia o da Breglio (Breil-sur-Roya) a Nizza.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

La necessità di continuare a rendere possibile e, anzi, agevolare le comunicazioni tra il Piemonte Sud-occidentale (il Territorio cuneese) e la Riviera Ligure Occidentale – nonostante il «cuneo» di una ventina di km nella Valle Roia francese – indusse alcuni membri del Parlamento del Regno d'Italia a presentare disegni di legge riguardanti la costruzione della ferrovia Cuneo – Ventimiglia (tra essi il disegno di legge di Baccarini del 1878, che prevedeva la costruzione in diciotto anni) che si concretarono nella Legge n° 5002 del 29 luglio 1879, la quale prevedeva (Articoli 3 e 4 e Tabella B/punto 4) la costruzione della linea ferroviaria «Cuneo – Nizza per Ventimiglia e il Colle di Tenda» (in un tempo dipendente dai relativi finanziamenti pluriennali e con il concorso obbligatorio da parte delle province interessate).

In tale Legge n° 5002/1879 la lunghezza della ferrovia, attraverso la Valli Gesso e Vermenagna, il Colle di Tenda e la parte italiana della Valle Roia era fissata in 70 km, con un costo di 33 milioni di lire (circa 137 milioni di euro attuali).

È evidente che per attraversare il territorio francese della Valle Roia sarebbe stato indispensabile un accordo internazionale tra Italia e Francia.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

La costruzione della Ferrovia e la Convenzione Italia - Francia

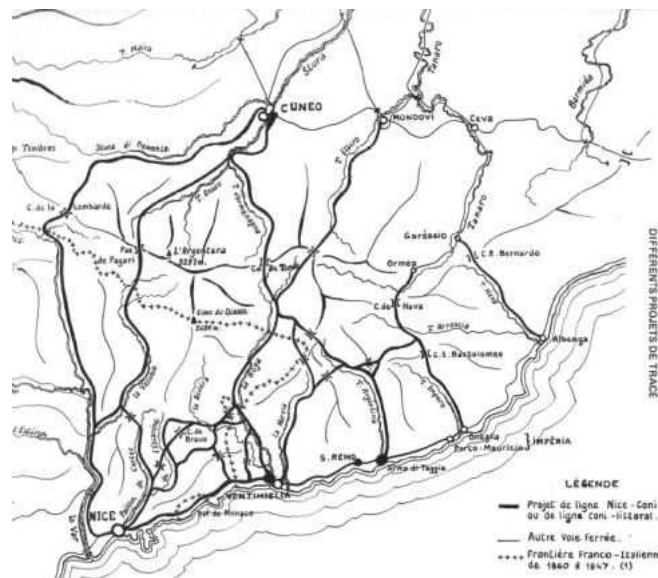
I lavori in Italia cominciarono già nel 1883 e l'esercizio sul tratto Cuneo – Vievola iniziò il 1° ottobre 1900, dopo che tra il 1889 e il 1897 fu scavata la galleria (larga per due binari) del Colle Tenda (il tempo di realizzazione aumentò – rispetto alle previsioni iniziali – per copiose venute d'acqua e di fango che rallentarono di molto i lavori).

Per il tratto Vievola – Ventimiglia la Legge n° 5002/1879 era abbastanza vaga riguardo al tracciato da realizzare e così sorsero lunghe discussioni e numerosi dibattiti (soprattutto tra le Comunità delle Valli Roia, Nervia e Argentina), essendo stati proposti ben quattro diversi percorsi (con comuni o differenti colli intervallivi):

- lungo le Valli Roia, Levensa e Nervia fino a Ventimiglia
- lungo le Valli Roia, Levensa, Argentina e Nervia fino a Ventimiglia
- lungo le Valli Roia, Levensa e Argentina fino a Taggia
- lungo la Valle Roia, attraversandone il territorio francese (per circa 19 km).

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Scartato subito il terzo tracciato perché avrebbe raggiunto la costa a Taggia (invece che a Ventimiglia, raggiunta soltanto con la ferrovia della Riviera del Ponente Ligure), gli altrettanto «tutto italiani» primo e secondo tracciato furono scartati poiché sarebbero stati di difficile e costosissima realizzazione (lunghe gallerie intervallive ed elevate pendenze, superabili soltanto con tratti ad aderenza artificiale) e così solo nel 1902 fu ritenuto unicamente realizzabile e quindi fu scelto il quarto tracciato (quello peraltro della storica «via del sale»), che avrebbe consentito l'aderenza naturale, ma che avrebbe richiesto una indispensabile convenzione tra Italia e Francia per il tratto in Valle Roia francese.



Ferrovia del Colle di Tenda (8/3/2021)

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

In Francia la scelta del tracciato da realizzare fu assai più discussa, tormentata e lunga: infatti l'esercito francese riteneva che per la sicurezza strategica delle fortificazioni dell'Authion – situato sulla destra orografica della media Valle Roia nel tratto francese – la ferrovia dovesse collegare Nizza con Sospel e Luceram – a ovest dell'Authion – ma non raggiungere Breil-sur-Roya e che, comunque, una ferrovia «italiana» non dovesse né potesse attraversare il territorio francese in Valle Roia. Infine, superate le difficoltà dei militari, fu deciso il tracciato Breil-sur-Roya – Alta Valle Bevera – Colle di Braus – Valle Redebraus – Colle di Brouis – Valle Paglione – Nizza, tracciato lungo 44 km.



[18]

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

La trattativa tra i due Stati (iniziata già qualche anno prima del 1902) durò alcuni anni, poiché difficoltà di ordine politico (tra cui la partecipazione dell'Italia alla Triplice Intesa, avversaria della Francia), militare (la difesa dei confini sud-occidentali franco-italiani) e amministrativo (le dogane e la gestione di una ferrovia promossa dall'Italia soprattutto per le sue necessità e opportunità) rallentarono – particolarmente da parte francese – la definizione e quindi l'accordo e la firma della convenzione tra il Regno d'Italia e la Repubblica Francese: la firma avvenne il 6 giugno 1904.

Tale convenzione fu ratificata in Italia con la Legge n° 293 del 30 giugno 1904, con la quale furono stanziati 38 milioni di lire (circa 165 milioni di euro attuali) «per il completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia».

La Convenzione del 1904 è molto curata e ben impostata e i punti più significativi o importanti sono:

- la costruzione, a semplice binario e senza obbligo di prevederne un secondo, è a carico dell'Italia per i tratti in Italia e della Francia per i tratti in Francia (compreso il tunnel del Monte Graziano di cui la parte centrale ricadeva in territorio italiano)

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

- tutte le nuove sezioni della Linea (sia in Valle Roia sia tra Breil-sur-Roya e Nizza) devono essere aperte all'esercizio nel medesimo tempo entro otto anni dallo scambio delle ratifiche dei due Stati (avvenute nel 1904 in Italia e nel 1907 in Francia), ossia entro il 1915
- ogni Stato assicura l'esercizio sul suo territorio, ma l'Italia può fare proseguire i suoi treni tra le due frontiere Nord (San Dalmazzo di Tenda) e Sud (Piena) e deve assicurare tra Fontan-Saorge e Breil-sur-Roya il traffico ferroviario diretto verso o da Sospel e Nizza, con affiancamento di ferrovieri francesi ai ferrovieri italiani tra San Dalmazzo di Tenda e Breil-sur-Roya, mentre il personale delle stazioni di Fontan-Saorge e Breil-sur-Roya è solo francese
- le operazioni di frontiera di polizia e doganali sono eseguite a San Dalmazzo di Tenda (Frontiera Nord) e a Piena o a Breil-sur-Roya (Frontiera Sud).
- sono definite le tariffe per il traffico merci e per quello passeggeri
- devono essere programmate e circolare almeno tre coppie di treni passeggeri (vetture dirette) al giorno tra Cuneo e Nizza e tra Cuneo e Ventimiglia, assicurando un servizio adeguato per i Comuni francesi di Fontan e di Saorge (sono autorizzati eventuali treni francesi suppletivi o integrativi da Breil-sur-Roya a Fontan-Saorge).

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

La costruzione della ferrovia in territorio italiano, cioè da Vievola alla Frontiera Nord (San Dalmazzo di Tenda) e da Ventimiglia alla Frontiera Sud (Piena) fu conclusa rispettivamente nel 1915 e nel 1914.

La costruzione della ferrovia in territorio francese, cioè da Nizza a Breil-sur-Roya – Frontiera Nord/Frontiera Sud, cominciò soltanto nel 1909, ma nel 1914 – quando iniziò la Prima Guerra Mondiale per la Francia – erano stati realizzati meno di 20 km. Poi i lavori in Francia furono interrotti e ripresero nel 1921 (a guerra terminata), ma, nonostante le lamentele e i richiami dell'Italia perché fossero rispettati i termini prescritti dalla Convenzione del 1904, tutti i lavori in territorio francese si conclusero (anche per alcuni ri-finanziamenti in Francia) soltanto nel 1928.

Poiché secondo la Convenzione del 1904 il tratto in Valle Roia tra la Frontiera Nord (San Dalmazzo di Tenda) e la Frontiera Sud (Piena) l'apertura all'esercizio doveva avvenire contemporaneamente all'apertura all'esercizio del tratto Nizza – Breil-sur-Roya, soltanto il 30 ottobre 1928 fu inaugurata la Linea internazionale del Colle di Tenda Cuneo – Breil-sur-Roya – Nizza/Ventimiglia e il giorno seguente iniziò l'esercizio (dopo 49 anni dalla Legge italiana che ne stabiliva la costruzione e 24 anni dalla data della Convenzione!).

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

L'inaugurazione del 30 ottobre 1928

Martedì 30 ottobre 1928 la Linea del Tenda fu inaugurata, alla presenza dei Ministri dei Lavori Pubblici, l'italiano Giovanni Battista Giuriati e il francese André Tardieu. In realtà la data preliminarmente scelta era stata domenica 28 ottobre, ma le Autorità italiane preferirono che non coincidesse con le annuali celebrazioni della «Marcia su Roma» del 28 ottobre 1922. Dal 15 ottobre la linea, segnatamente tra San Dalmazzo di Tenda e Piena, era già stata percorsa da treni al fine della formazione e dell'istruzione del personale di esercizio, sia italiano sia francese, e il 18 ottobre era avvenuto il passaggio di consegna del tratto in territorio francese da parte della Delegazione ufficiale francese a quella italiana.

Il treno delle Autorità italiane, partito da Cuneo e salutato da autorità e folla locali in tutte le stazioni italiane, raggiunse circa alle 13 Breil-sur-Roya dov'era già arrivato il treno delle Autorità francesi, partito da Nizza e salito fino a Fontan-Saorge e parimenti salutato da autorità e folla locali in ogni stazione. Dopo il banchetto, i due treni furono riuniti in un solo convoglio e partì da Breil-sur-Roya per raggiungere Ventimiglia.

Euforia, discorsi enfatici, speranze, qualche recriminazione delle popolazioni francesi per il ritardo nell'apertura della linea caratterizzarono la giornata.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Alcune immagini di quel martedì 30 ottobre 1928.



[18]



[18]



[18]



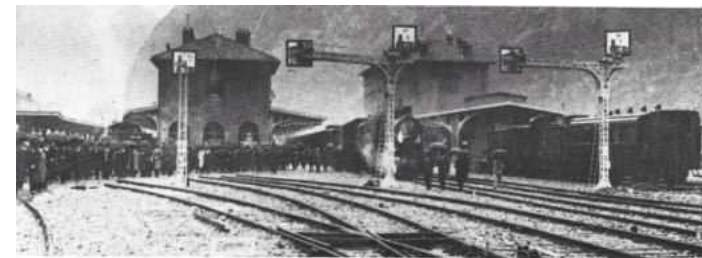
[18]



[18]

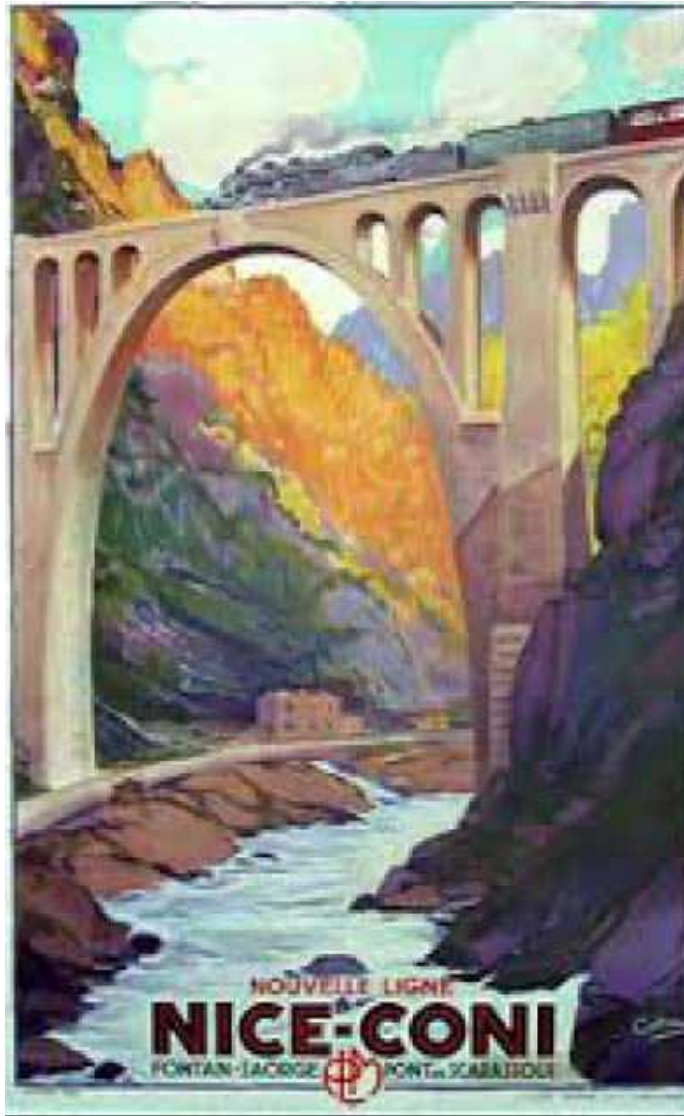


[18]



[18]

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

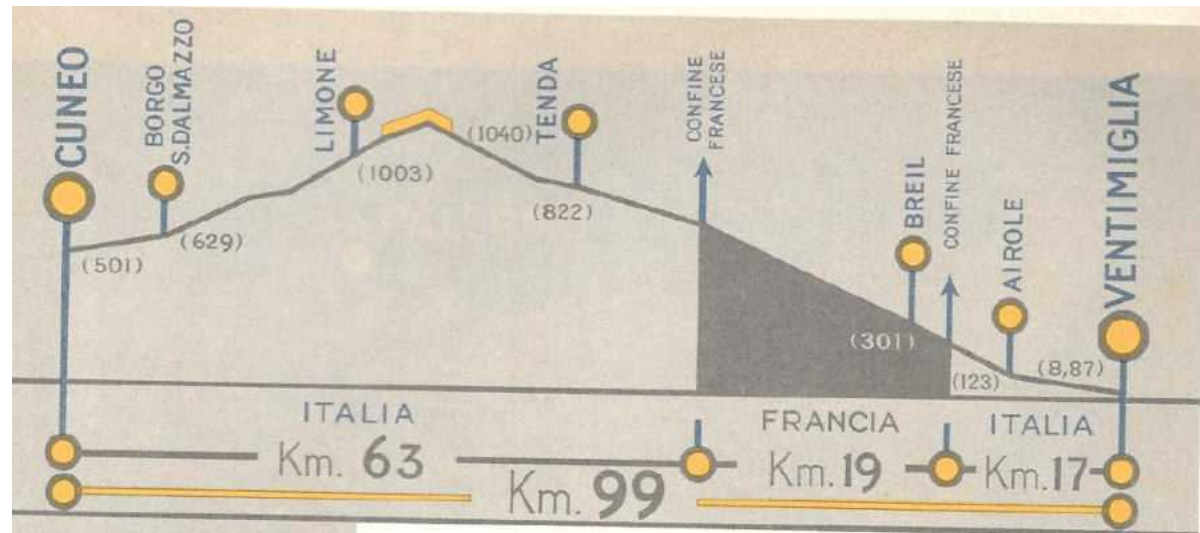


Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

La tabella illustra, per ciascun tratto, le date più significative (aperture dal 1887 al 1928, eventuale elettrificazione e riapertura dopo il 1945).

Tratto di linea	Inaugurazione e apertura all'esercizio	Elettrificazione in corrente alternata trifase (3.600 V _{ca} - 16,67 Hz)	Riapertura all'esercizio dopo la Seconda Guerra Mondiale	Conversione dell'elettrificazione da corrente trifase a corrente continua (3.000 V _{cc})	Note
Cuneo (Gesso) - Boves - Borgo San Dalmazzo	18/07/1887	15/05/1931			Tratto dismesso il 18/7/1960. Dal 3/11/1937 divenuto secondario.
Cuneo (Altipiano) - Borgo San Dalmazzo	07/11/1937	03/11/1937		06/03/1974	
Borgo San Dalmazzo - Robilante	18/07/1887	15/05/1931		06/03/1974	
Robilante - Vernante	01/09/1889	15/05/1931		06/03/1974	
Vernante - Limone Piemonte	01/06/1891	15/05/1931	30/12/1946	06/03/1974	
Limone Piemonte - Vievola	01/10/1900	15/05/1931	06/10/1979		Dal 1947 all'estate 1979 il tratto fu sporadicamente esercito (treni merci per legname, treni navetta per trasporto auto, treni per materiali,...). De-elettrificato nel periodo 1967-1968.
Vievola - Tenda	07/09/1913	15/05/1931	06/10/1979		
Tenda - San Dalmazzo di Tenda	01/06/1915	15/05/1931	06/10/1979		San Dalmazzo di Tenda era "confine nord" fino a settembre 1947.
San Dalmazzo di Tenda - Breil-sur-Roya - Piena	30/10/1928	21/04/1935	06/10/1979		Piena era "confine sud" fino a settembre 1947.
Piena - Airole - Ventimiglia	16/05/1914	15/05/1931	06/10/1979		Dal 1914 al 1928 il tratto Piena - Airole non era percorso da treni (salvo alcuni treni militari tra il 1915 e il 1918).
Breil-sur-Roya - Sospel	30/10/1928		20/04/1947		
Sospel - Nice Saint-Roch	30/10/1928		17/06/1945		
Nice Saint-Roch - Nice Ville	01/01/1918 30/10/1928		17/06/1945		Dal 1914 servizio provvisorio (merci e deposito); dal 1/1/1918 solo treni merci; dal 30/10/1928 anche treni viaggiatori.

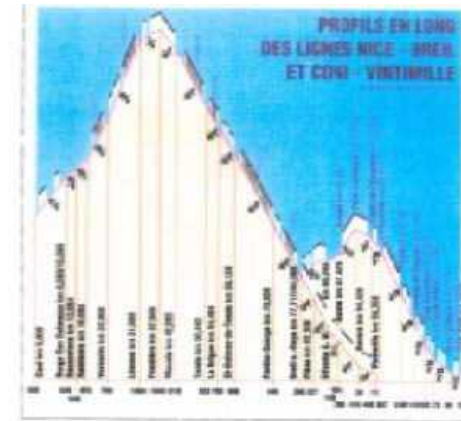
Ferrovia del Colle di Tenda: Sviluppo piano-altimetrico



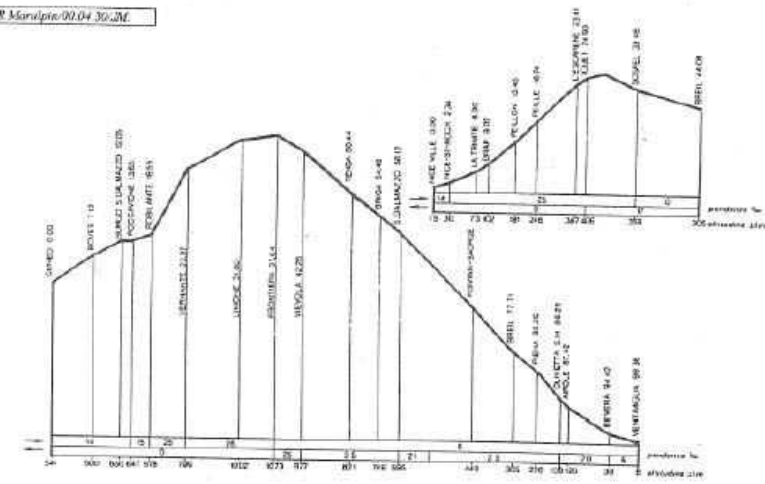
Le gallerie tra Cuneo e Ventimiglia erano 86 (1928-1937) e sono 88 (dal 1937), mentre i ponti e viadotti erano 65 (1928-1937) e 63 (1937-1945) e sono 65 (dal 1979).

SVILUPPO DELLE GALLERIE E DEI PONTI DELLA LINEA DEL TENDA (CUNEO - LIMONE - BREIL-SUR-ROYA - VENTIMIGLIA)						24/02/2021
RIEPILOGO						
Periodo	Lunghezza totale (km)	Gallerie		Ponti e viadotti		All'aperto
		Lunghezza totale (m)	% su tutto il percorso	Lunghezza totale (m)	% su tutto il percorso	% su tutto il percorso
Dal 1928 al 1937 (da Cuneo Gesso)	99,370	43.730	44,01	3.365,79	3,39	52,61
Dal 1937 al 1945 (da Cuneo "Altipiano")	95,896	45.039	46,97	3.069,39	3,20	49,83
Dal 1979 (dopo la ricostruzione)	95,896	45.039	46,97	3.176,82	3,31	49,72

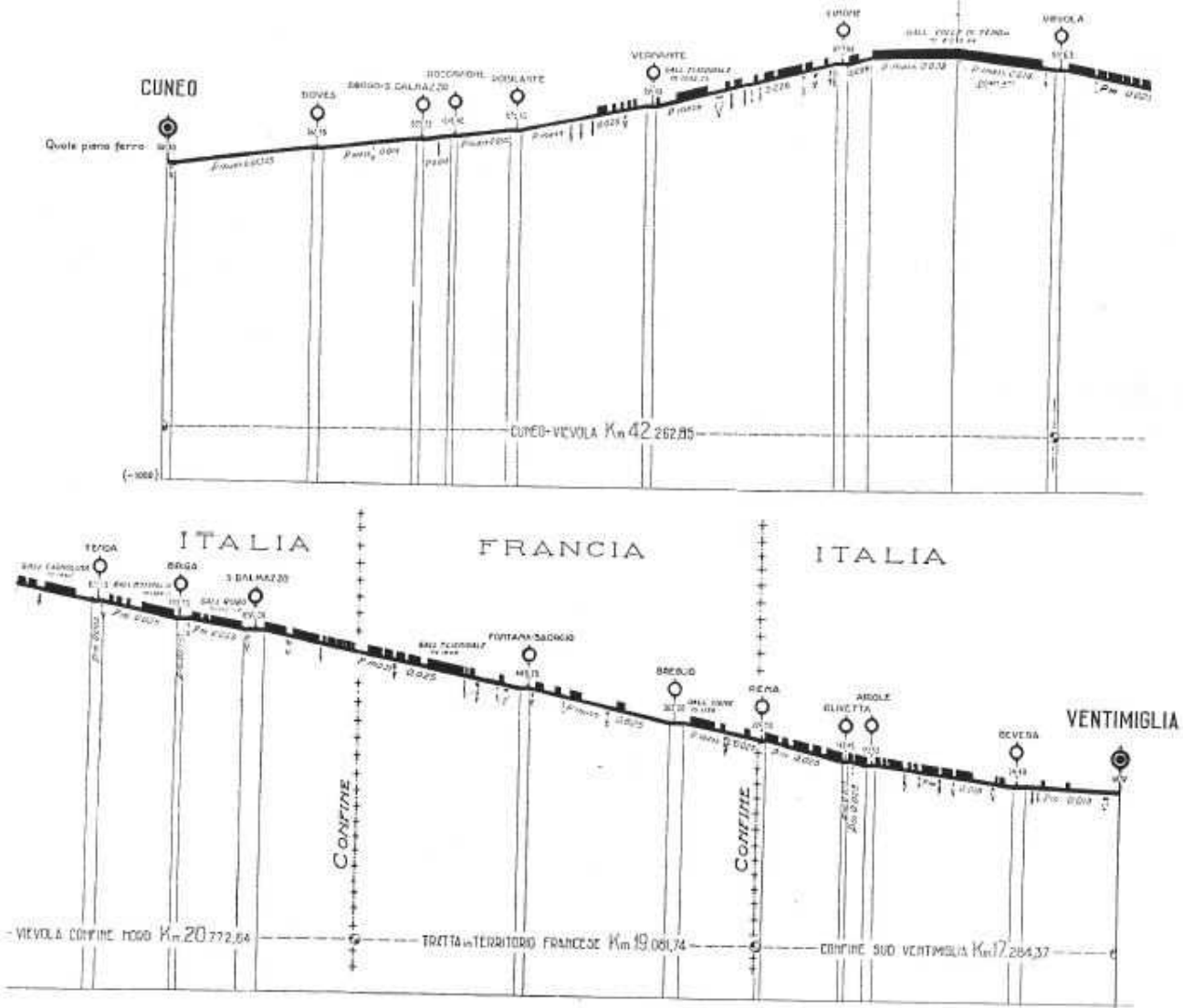
Ferrovia del Colle di Tenda: Sviluppo piano-altimetrico



GR Maralpin/00.04/36.34



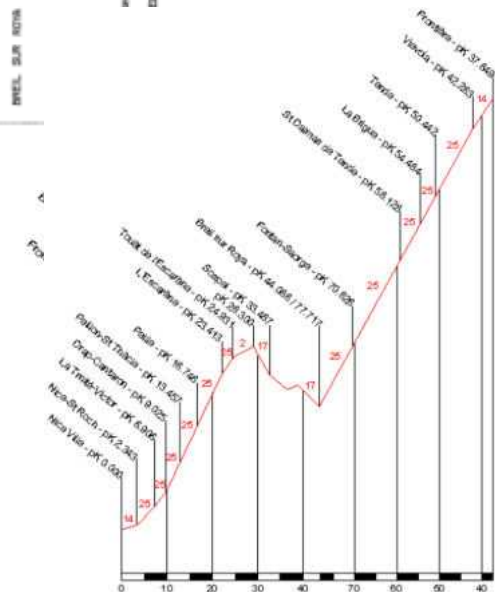
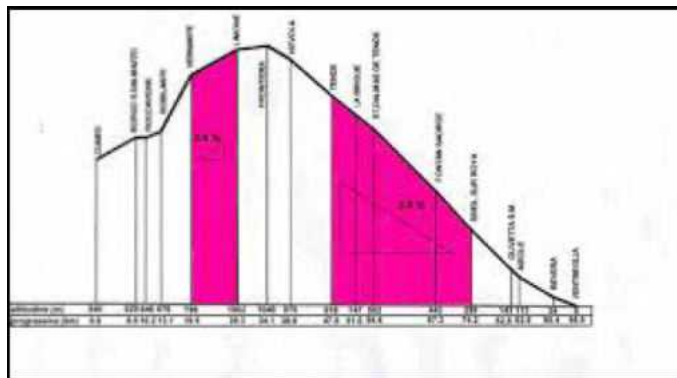
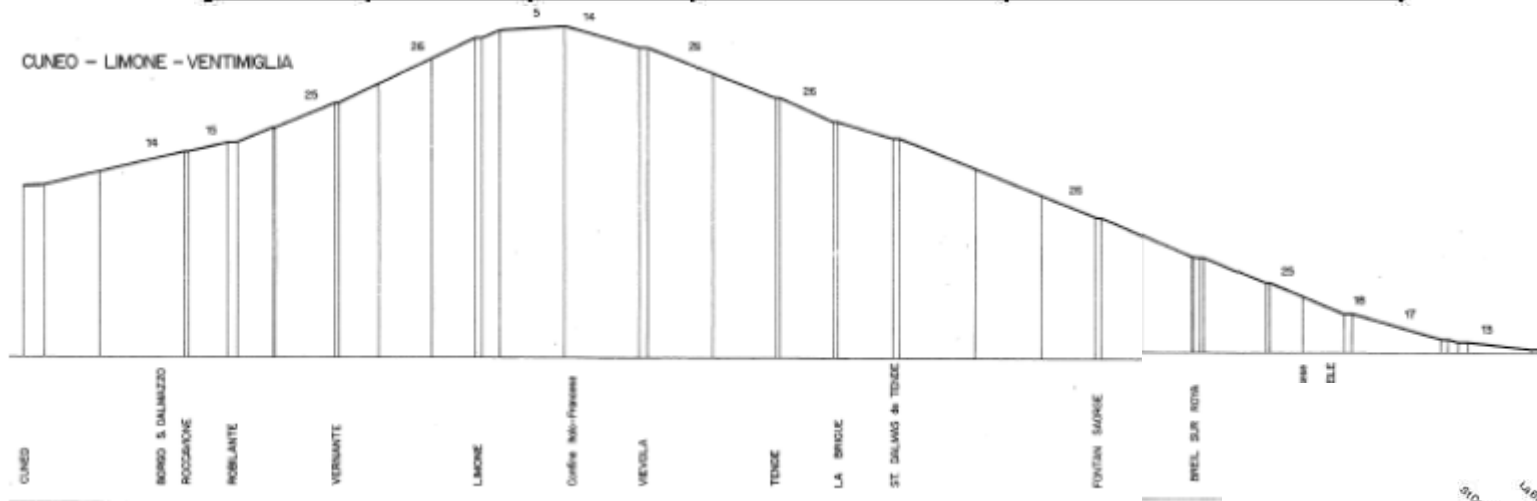
Ferrovie del Colle di Tenda: Sviluppo piano-altimetrico



Ferrovie del Colle di Tenda (8/3/2021)

Ferrovia del Colle di Tenda: Sviluppo piano-altimetrico

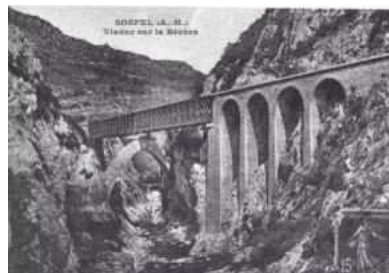
Progressiva km		Altitudine s. l. m.	Località	Tratta	Pendenza media (%)
(da Cuneo Gesso e sul terreno)	(da Cuneo A.)				
0,000		501,63	Cuneo Gesso	Cuneo G. - Culmine	14,46
	0,000	546,95	Cuneo Altipiano	Cuneo A. - Culmine	14,60
37,270	33,796	1.040,45	Culmine		
99,370	95,896	10,57	Ventimiglia	Culmine - Ventimiglia	-16,58



Ferrovia del Colle di Tenda (8/3/2021)

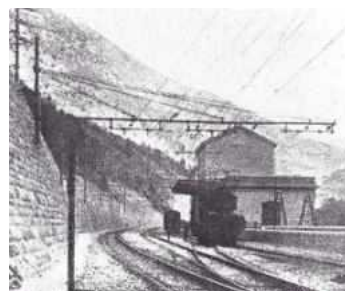
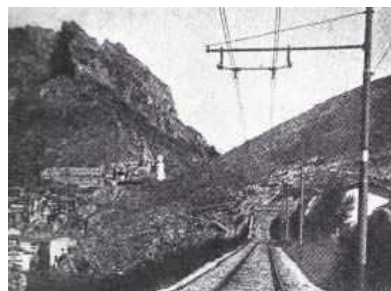
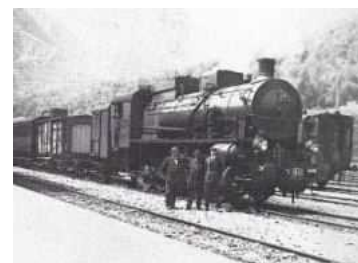
Ferrovia del Colle di Tenda: Opere infrastrutturali (1928-1945)

Alcune immagini (tutte [18]).



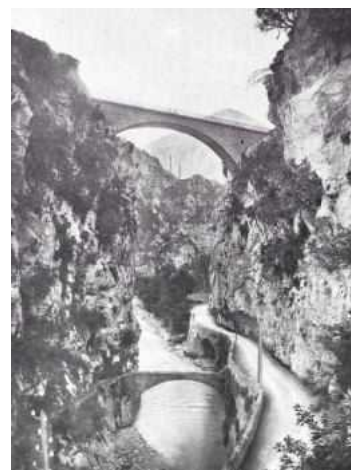
Ferrovia del Colle di Tenda: Opere infrastrutturali (1928-1945)

Alcune immagini (tutte [18]).



Ferrovia del Colle di Tenda: Opere infrastrutturali (1928-1945)

Alcune immagini (tutte [18]).



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

La vita «effimera» e poi «difficilissima» dal 1928 al 1945

La linea «internazionale» (o – più propriamente – «transfrontaliera») fin da subito dovette vivere tra gli alti (pochi) e i bassi (molti) dei rapporti (politici, ma conseguentemente anche relazionali e commerciali) tra Italia e Francia, che divennero ancor più difficili dal 1936. Le relazioni tra i due Stati erano state molto discusse e analizzate ancor prima del completamento della linea, in particolare per il suo tratto in Francia: la diffidenza francese già all'epoca aveva fatto sì che le gallerie più lunghe o situate in zone importanti e/o vicine alle due frontiere (Gigne, Caranca, Mont Grazian e Berghe) fossero presenziate da militari e a tale fine furono dotate di fortini, fortificazioni, cancelli e portoni in ferro la cui installazione fu possibile anche poiché la loro sezione (eccetto Gigne, posta all'uscita della stazione di Breil-sur-Roya in direzione Ventimiglia) fu resa adatta per il doppio binario, oltre che per favorire la ventilazione dei fumi prodotti dalle locomotive a vapore, come avvenne anche in due gallerie in Italia (la galleria del Colle di Tenda, lunga 8.099 m, e quella di Limone, lunga 423 m, per mantenere la medesima sezione delle gallerie tra Limone e Vievola). Anche l'Italia, quando i rapporti con la Francia si deteriorarono, fortificò o minò preventivamente alcune gallerie (Riorò II, Fromentino, Lamberta, Parà, Colombo,...).

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Nell'aprile 1935 fu elettrificato anche il tratto francese di 19 km tra San Dalmazzo di Tenda e Piena, dopo lunghe discussioni in Francia per superare la contrarietà e l'opposizione delle Autorità militari che ritenevano che la accresciuta potenzialità della linea a seguito dell'elettrificazione fosse un pericolo per la sicurezza dei confini (non tenevano conto del fatto che la circolazione ferroviaria – almeno inizialmente – può essere interrotta semplicemente danneggiando la linea aerea), mentre tutti i tratti in Italia erano già elettrificati fin dal maggio 1931.

Dal 1928 al 1939 la linea era percorsa da treni («italiani») sia merci sia passeggeri (tra cui alcuni con carrozze in servizio internazionale tra la Costa Azzurra e/o la Riviera Ligure e la Svizzera e la Germania e altri soltanto in servizio locale italiano, ancorché questi ultimi fossero quasi tutti in coincidenza a Breil-sur-Roya con treni francesi per e da Nizza): l'esercizio era svolto dalle italiane «Ferrovie dello Stato» («FS») e dalla francese «Paris, Lyon et Méditerranée» («PLM») integrata nel 1937 nella appena costituita «Société Nationale des Chemins de Fer» («SNCF»). Tuttavia il traffico, in particolare quello internazionale a lunga distanza e quello merci, negli Anni Trenta iniziò un crescente declino, per il deterioramento dei rapporti tra Italia e Francia.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Il 10 giugno 1940 l'Italia dichiarò guerra alla Francia e i Francesi interruppero la linea facendo saltare alcuni tratti di binario, le installazioni elettriche da Breil-sur-Roya a Nizza, qualche ponte e l'imbocco di alcune gallerie. Dopo l'armistizio italo francese (23 giugno 1940, in base al quale Fontan passò all'Italia, diventando *Fontano* e nuova Frontiera Nord) si ripararono i danni successivi al 10 giugno e fino alla primavera del 1945 la linea «vivacchiò» con alcuni treni locali passeggeri o merci e con frequenti treni militari, dapprima italiani e poi anche tedeschi, che furono origine e causa di azioni e di sabotaggi da parte dei Partigiani italiani e francesi e di bombardamenti da parte degli Alleati ma il traffico fu ripristinato dai Tedeschi, i quali però nel settembre del 1944 distrussero totalmente tre ponti e viadotti e danneggiarono parzialmente sette gallerie.

Infine (e ne fu la fine) l'esercito tedesco in ritirata distrusse completamente molte o danneggiò gravemente parecchie delle opere infrastrutturali della linea cosicché a fine conflitto erano danneggiati (più o meno gravemente) o distrutti (totalmente) almeno dieci ponti, nove gallerie, alcune stazioni e l'elettrificazione: la Linea del Colle di Tenda non era più percorribile tra Vernante e Ventimiglia e tra Breil-sur-Roya e Sospel.

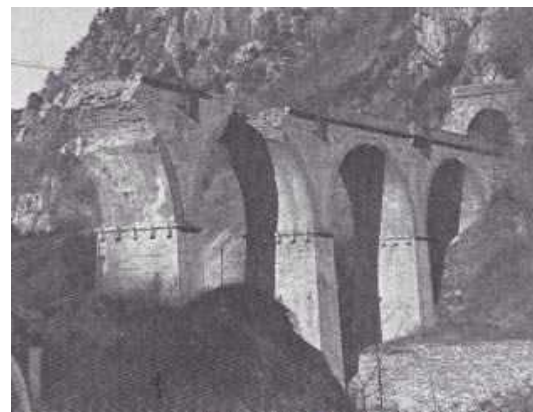
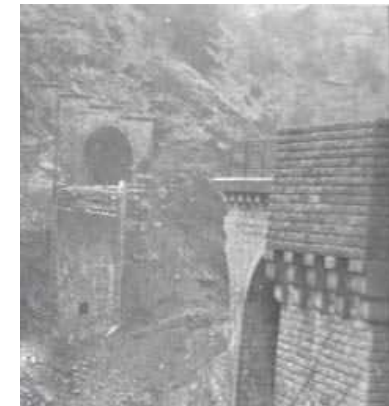
Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Alcune immagini delle distruzioni durante la guerra (tutte [18]).



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Alcune immagini delle distruzioni durante la guerra (tutte [18]).



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Dal 1945 al 1979

Terminata la Seconda Guerra Mondiale la Ferrovia era in condizioni disastrose e, dopo la riapertura dei due tratti Vernante – Vievola e Breil-sur-Roya – Sospel (ramo Breil-sur-Roya – Nizza) nel 1947 non era più percorribile né agibile da Vievola a Ventimiglia.

Le autorità locali (Piemonte, Liguria e Alpes Maritimes) già dal 1948 si interessarono per la sua ricostruzione, sebbene le ragioni fossero un po' diversificate: per l'Italia si trattava principalmente del ristabilimento delle comunicazioni ferroviarie tra Piemonte Sud-occidentale e Liguria Occidentale, comunicazioni di carattere più «locale/regionale» che «internazionale» (sebbene non si trascurasse l'evidenziazione di questa seconda caratteristica), mentre per la Francia si trattava quasi soltanto del ristabilimento delle promesse comunicazioni ferroviarie tra Nizza e l'Alta Valle Roia, che dal settembre 1947 comprendeva – oltre a Fontan e Saorge – anche i due comuni (Tende/Tenda e La Brigue/Briga Marittima) passati alla Francia in base al Trattato di Pace tra Italia e Alleati del febbraio 1947 che modificò i confini (la Frontiera Nord fu posta al Colle di Tenda e la Frontiera Sud fu posta a Olivetta/Fanghetto), sicché la lunghezza del tratto ricadente in Francia passò da 19 a 47 km.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Tra il 1948 e il 1967-1968 (più dettagliatamente: nel 1948, 1949, 1950, 1953, 1954, 1955, 1957, 1958, 1960, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967 e 1968) furono innumerevoli gli incontri tra politici italiani (soprattutto delle Province di Cuneo e Imperia) e francesi (soprattutto di Nizza e della Costa Azzurra), i sopralluoghi tecnici e le visite alle infrastrutture (segnatamente i ponti e i viadotti danneggiati o distrutti e le gallerie danneggiate) anche perché diventavano sempre più forti le proteste e le richieste di mantenimento delle promesse di ricostruzione da parte delle popolazioni e degli enti locali delle Province di Cuneo e Imperia e del Dipartimento delle Alpi Marittime: infine queste tre «province» – per il perdurare di tentennamenti e indecisione dei Governi (in particolare quello italiano) – nel maggio 1967 inviarono al Governo italiano una richiesta perentoria di risposta definitiva sul tema della ricostruzione.

Con la Legge n° 635 del 27 luglio 1967 il Parlamento italiano stanziò 5 miliardi di lire (circa 50 milioni di euro attuali) per la ricostruzione della ferrovia e una Commissione mista di esperti italiani e francesi diede finalmente il via «tecnico» alla ricostruzione nel dicembre 1967, cui seguirono i primi sopralluoghi tecnici «ufficiali».

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

La Commissione mista intergovernativa si riunì alcune volte nel corso del 1968 per discutere sulle opere da ricostruire e i finanziamenti da disporre (nel 1968 il Governo francese aggiunse un contributo di circa 750 milioni di lire, circa 7 milioni di euro attuali) e per dirimere alcune questioni di ordine fiscale (l'Italia avrebbe dovuto pagare l'IVA in Francia?) e operativo (la Francia avrebbe gestito direttamente la linea nei 47 km tra le due Frontiere restando a carico dell'Italia il quasi certo disavanzo?).

Finalmente il 5 luglio 1969 dai rappresentanti italiano e francese della Commissione intergovernativa fu siglata la Convenzione per la ricostruzione: essa fu approvata il 24 giugno 1970 dai due Governi e con la Legge n° 510 del 30 giugno 1971 il Parlamento italiano autorizzò un supplemento di spesa di 1.700 milioni di lire (circa 15 milioni di euro attuali), ma soltanto con la Legge n° 475 del 18 giugno 1973 il Parlamento italiano ratificò la Convenzione firmata dai due Governi tre anni prima (il Parlamento francese l'aveva ratificata il 3 giugno del 1971 e il Presidente francese aveva autorizzato la ricostruzione l'8 aprile 1974).

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

I punti più significativi della Convenzione intergovernativa del 1970 sono:

- riguarda (ovviamente) soltanto la ricostruzione dei 47 km in territorio francese
- la ricostruzione è a cura del Governo francese
- le caratteristiche tecniche, i progetti di ricostruzione e le loro eventuali modificazioni, la valutazione delle spese corrispondenti, le modalità di controllo dei lavori e delle spese sono concordate tra i due Governi
- le spese di ricostruzione e di equipaggiamento della linea sono a carico dell'Italia
- lo Stato francese contribuisce forfaitariamente alle spese di ricostruzione con 6 milioni di franchi (circa 478 milioni di euro attuali)
- modalità di rendicontazione e di rettifica dei conti sostenuti dalla Francia
- i lavori di ricostruzione sono eseguiti secondo le leggi e la normativa francesi, anche da imprese italiane per almeno la metà delle imprese invitate
- i lavori devono essere conclusi entro tre anni da una data concordata tra i due Governi

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

- l'esercizio del tratto in Francia è così disciplinato:
 - è garantito dalla Francia alle stesse condizioni praticati alla Société Nationale des Chemins de Fer Français («SNCF»)
 - l'Italia può fare circolare, secondo la regolamentazione italiana, treni viaggiatori e merci con materiale rotabile e personale delle Ferrovie dello Stato («FS») secondo accordi presi tra FS e SNCF
 - FS e SNCF potranno concordare e regolamentare l'inoltro di treni italiani da Breil-sur-Roya a Nizza e viceversa e l'inoltro di treni francesi da Breil-sur-Roya a Cuneo e viceversa
 - i prezzi dei biglietti e le condizioni di trasporto applicabili a viaggiatori, bagagli e merci sono quelli francesi se tra due stazioni francesi, quelli italiani se tra due stazioni italiane e quelli internazionali se tra stazioni dei due Stati
 - l'avanzo o il disavanzo di ciascun anno a seguito dell'esercizio (per rotabili; personale di terra e di bordo; circolazione e manutenzione dei rotabili e dell'infrastruttura;...) sono rispettivamente a favore o a carico dell'Italia
 - FS e SNCF concordano le modalità di applicazione delle disposizioni sopra enunciate

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

- per la ricostruzione, la manutenzione e l'esercizio della linea non sarà prelevato alcun diritto né di dogana né accessorio sui materiali di origine o provenienza italiana utilizzati per tali scopi
- i controlli di polizia e di dogana sui passeggeri e sui bagagli (anche in corso del viaggio) e quelli delle merci saranno eseguiti a Limone e a Piena (poi sostituita con Breil-sur-Roya quando le FS e la SNCF concordarono di non riattivare la stazione di Piena)
- i due Governi stabiliscono l'elenco degli immobili adibiti all'esercizio della linea (Vievola, Tende, La Brigue, Saint Dalmas-de-Tende, Fontan-Saorge e Piène, poi concordemente non ripristinata) e come essi saranno utilizzati
- i due Governi sopprimeranno (all'apertura all'esercizio della linea) gli esistenti autoservizi sostitutivi dei treni e – possibilmente – quelli paralleli
- i due Governi costituiscono una Commissione mista incaricata di regolare le questioni derivanti dall'applicazione della Convenzione e di dare anche il suo parere ai due Governi
- le eventuali controversie relative all'interpretazione o alla applicazione della Convenzione saranno regolate a mezzo di negoziati tra i due Governi
- la Convenzione entra in vigore quando le ratifiche saranno state scambiate.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

È opportuno ricordare che nella primavera del 1974 il Governo francese intervenne pesantemente su quello italiano per denunciare i ritardi nell'avvio della ricostruzione e nel 1975 raddoppiò il suo contributo per la ricostruzione (esentando dal pagamento dell'IVA).

Ulteriori stanziamenti furono approvati dal Parlamento italiano: 12 miliardi di lire (circa 63,6 milioni di euro attuali) con la Legge n° 158 del 12 maggio 1975 e 16 miliardi di lire (circa 47,3 milioni di euro attuali) con la Legge n° 33 del 25 gennaio 1979.

Nel 1978 il Governo francese aumentò di altri 10 milioni di franchi (circa 0,184 milioni di euro attuali).

In termini economici dunque la ricostruzione della Ferrovia in Valle Roia costò (salvo errori per il contributo francese) circa 176,6 milioni di euro attuali, di cui circa 176 (comprensivi delle spese sostenute per i tratti italiani tra Limone e Ventimiglia) a carico dell'Italia.

La ricostruzione o la riparazione delle opere infrastrutturali del tratto Breil-sur-Roya – Nizza fu completamente a carico della Francia (non essendo né riferibile né attribuibile a «danni di guerra»).

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

La Commissione intergovernativa stabilita dalla Convenzione del 1970 si riunì molte volte dal giugno 1975 al novembre 1978 per trattare e concordare gli argomenti ad essa attribuiti dalla Convenzione e le conclusioni e le decisioni più importanti furono:

- le caratteristiche della linea da ricostruire (per esempio: linea non ri-elettrificata, ma con le opere fisse atte all'eventuale ri-elettrificazione)
- l'esame e l'approvazione dei singoli progetti di ricostruzione sotto gli aspetti tecnico e finanziario e la loro ripartizione in lotti
- le modalità di controllo e avanzamento e di contabilizzazione dei lavori
- le gare di appalto e di fornitura dei materiali di armamento
- il segnalamento da installare (italiano da Limone e Vievola fino a Ventimiglia)
- le formalità doganali e i posti di frontiera (da Sud a Breil-sur-Roya e da Nord a Limone)
- l'inizio dei lavori fissato a febbraio 1976
- il sistema di blocco per la circolazione (dapprima «elettrico manuale FS» e poi «conta-assi SNCF» con telecomando delle stazioni dal posto centrale di Breil-sur-Roya)
- la conclusione dei lavori a settembre 1979

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

- il numero dei treni al giorno e i loro orari e i mezzi di trazione con cui effettuarli (otto coppie di treni al giorno, prevalentemente con automotrici diesel, tra Cuneo e Ventimiglia con l'estensione su Torino in un secondo tempo e con soste di dieci minuti a Limone e a Breil-sur-Roya per le operazioni di frontiera)

È anche importante ricordare che tra il 1947 e il 1979 circolarono occasionalmente tra Limone e Vievola (elettrificata fino al 1967-1968) alcuni treni merci:

- fino al 1956 per il trasporto di legname dalla Francia
- negli inverni 1963-1964 e 1964-1965 per il trasporto di autovetture sotto il Colle di Tenda
- dall'agosto 1978 per il trasporto dall'Italia di materiali di armamento.

I lavori nel tratto italiano tra la Frontiera Sud e Ventimiglia iniziarono nel 1973, mentre quelli tra le due frontiere Nord e Sud iniziarono nel maggio 1976 – procedendo dall'agosto 1978 con la posa del binario scendendo da Vievola e salendo da Ventimiglia verso Breil-sur-Roya – e si conclusero nel giugno-luglio 1979 con l'installazione dei sistemi di sicurezza.

Ferrovia del Colle di Tenda: Esercizio dal 1945 al 1979



[17]



[18]



[17]



[18]



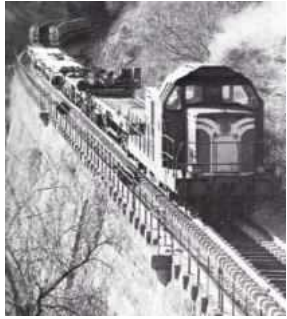
[16]



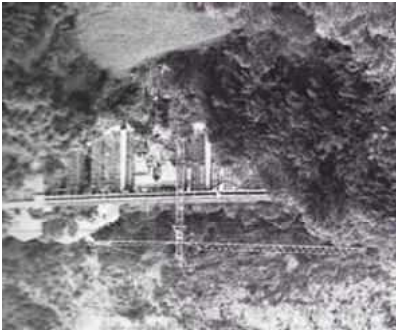
[?]

Ferrovia del Colle di Tenda: Ricostruzione in corso

Alcune immagini ([18] salvo indicazione diversa).



[4]



[4]



[5]



[4]



[5]

Ferrovia del Colle di Tenda: Opere infrastrutturali (alcune ricostruite)

Immagini (alcune opere non furono danneggiate nel 1945) ([4] salvo indicazione diversa).



[18]



Ferrovia del Colle di Tenda: Opere infrastrutturali (alcune ricostruite)

Immagini (alcune opere non furono danneggiate nel 1945).



[1]



[1]



[?]



[?]



[14]



[14]



[8]



[9]



[5]



[5]



[5>

[<5]



Ferrovia del Colle di Tenda: Opere infrastrutturali (alcune ricostruite)

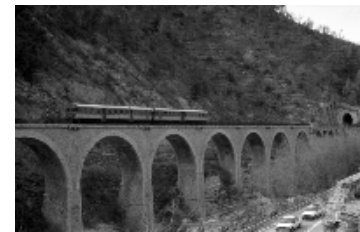
Immagini (*alcune opere non furono danneggiate nel 1945*).



[3]



[3]



[<3]

[10>]



[10]



[10]



[15>]

[<15]



[15]



[15]



[<15]

[>15]



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

L'inaugurazione del 1979 e fino a oggi

Dopo un periodo di pre-esercizio dal 12 settembre 1979 (quando fu aperta la linea ma non ancora per il servizio commerciale) – peraltro preceduto, nell'estate 1979, dalla formazione del personale dei treni con automotrici italiane a Nizza e automotrici francesi a Cuneo – sabato 6 ottobre 1979 la linea ricostruita fu inaugurata, dopo più di 34 anni dalla fine della Seconda Guerra Mondiale e dall'interruzione della linea.

Furono quattro i treni ufficiali in quella memorabile e indimenticabile giornata per le popolazioni del Piemonte, della Liguria e delle Alpes Maritimes:

1. un treno di automotrici italiane ALn668 partì da Cuneo poco prima delle 8 diretto a Breil-sur-Roya con a bordo Autorità italiane (nazionali, piemontesi e cuneesi)
2. un treno di cinque carrozze «Eurofima» con tre locomotive diesel italiane (due D445 in testa e una D345 in coda) partì da Ventimiglia diretto a Breil-sur-Roya con a bordo Autorità italiane (nazionali, liguri e intemelie)
3. un treno di cinque carrozze «Eurofima» con due locomotive diesel francesi BB67400 partì da Nizza diretto a Breil-sur-Roya con a bordo Autorità francesi (nazionali, dipartimentali e nizzarde)

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

4. un treno (formato dalle dieci carrozze dei treni 2 e 3 e con le tre locomotive diesel italiane del treno 2) con a bordo le Autorità presenti sui tre treni 1, 2 e 3 partì da Breil-sur-Roya per Cuneo, dove giunse intorno a mezzogiorno: con il passaggio di questo treno, che univa e continuava la funzione dei due treni 2 e 3, la Ferrovia del Colle di Tenda (Ventimiglia/Nizza – Breil-sur-Roya – Cuneo) fu inaugurata per la seconda volta, dopo 51 anni dalla prima.

A Cuneo (come era già avvenuto in mattinata in molte altre località di sosta dei treni 1, 2 e 3 e, qualcuna, anche del treno 4) ci furono discorsi di Autorità italiane e francesi (compiaciute ed enfatiche), un banchetto e una mostra nella chiesa di San Francesco, davanti alla quale era esposta una locomotiva a vapore delle FS (Gr. 880).

Nel tardo pomeriggio il treno 4 rientrò a Breil-sur-Roya per il rientro delle Autorità liguri e transalpine.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Il 7 ottobre ci fu un treno «storico» a vapore da Cuneo a Ventimiglia e, soprattutto, iniziò il servizio viaggiatori: sei coppie FS tra Cuneo e Ventimiglia; una FS tra Nizza e Cuneo; una FS tra Breil-sur-Roya e Ventimiglia; una FS tra Torino e Breil-sur-Roya per/da Ventimiglia e Nizza; una (invernale) FS tra Ventimiglia e Limone. I primi giorni, anche per la «novità» della linea riaperta, i treni erano molto affollati mentre i treni erano di ridotta composizione per un'errata sottovalutazione della potenziale domanda di trasporto (la capacità necessaria era stata calcolata tenendo conto degli utilizzatori della coppia di autocorse sostitutive...).

Altri treni furono istituiti dalla SNCF tra Tende e Breil-sur-Roya.

Iniziò pure il servizio merci (carri vuoti in restituzione internazionale): due coppie periodiche tra Cuneo e Nizza.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Alcune immagini di sabato 6 ottobre 1979.



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Alcune immagini di sabato 6 ottobre 1979.



[15]



[6]



[3]



[10]



[4]



[3]



[4]



[10]



[7]



[4]



[4]



[2]

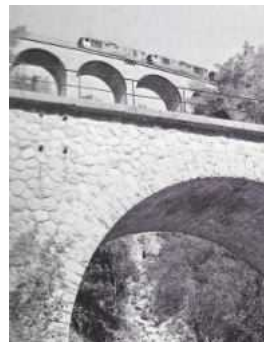
Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Immagini dal 6 ottobre 1979 a oggi (tutte [18]).



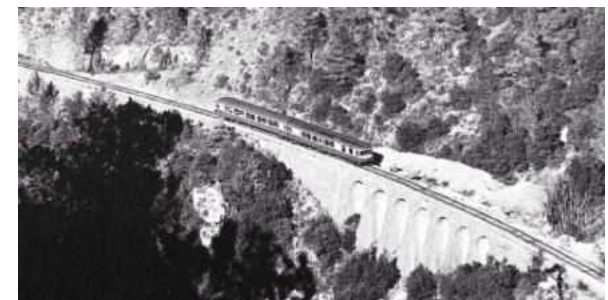
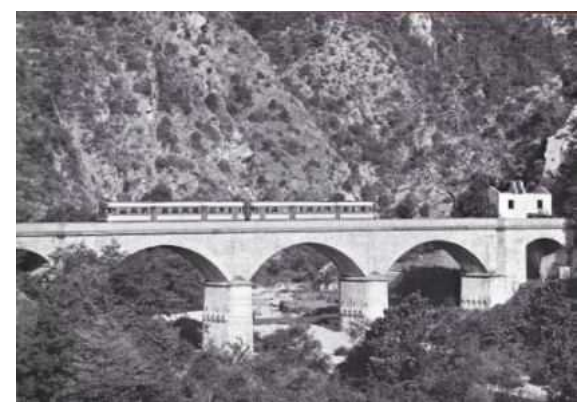
Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Immagini dal 6 ottobre 1979 a oggi (tutte [18]).



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Immagini dal 6 ottobre 1979 a oggi (tutte [18]).



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Immagini dal 6 ottobre 1979 a oggi



Ferrovia del Colle di Tenda (8/3/2021)



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Negli anni successivi accaddero alcuni eventi correlati all'esercizio e alla gestione (soprattutto per la manutenzione) della linea e, taluni, aventi notevole e importante impatto sul servizio offerto:

- a. l'occasionale ma non raro transito di treni straordinari tra la Svizzera e l'Italia frequentati da turisti e appassionati
- b. il passaggio sul tratto Breil-sur-Roya – Ventimiglia di treni SNCF Nizza – Ventimiglia deviati dalla linea costiera dopo l'interruzione per frana
- c. l'introduzione nel periodo invernale di treni tra Ventimiglia e Limone
- d. l'introduzione nelle estati del 1986 e 1987 tra Berna e Ventimiglia attraverso Domodossola, Novara, Torino P. N. e Cuneo (il sabato da Berna e la domenica da Ventimiglia)
- e. la soppressione delle due coppie di treni merci tra Cuneo e Nizza
- f. l'effettuazione della SNCF di treni tra Tenda e Breil-sur-Roya in alcune occasioni (1982 e 1987) di interruzione della strada RD204 per supporto logistico dei paesi dell'Alta Valle Roia rimasti isolati (trasporto di furgoni)

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

- g. l'effettuazione (marzo-giugno 1989) di treni tra Limone e Tenda per il trasporto di autoveicoli e furgoncini in occasione di alcune chiusure prolungate del transito stradale sul Colle di Tenda
- h. l'effettuazione di alcuni treni di servizio per il trasferimento di materiale rotabile tra Ventimiglia e Cuneo in occasione dell'interruzione (gennaio 2014) della linea Ventimiglia – Savona per frana
- i. l'effettuazione delle FS di treni tra Limone e Tenda in occasione (primavera 2016) dell'interruzione della galleria stradale del Colle di Tenda
- j. lo sdoppiamento (una coppia per «ramo») dei treni tra Torino P. N. e Breil-sur-Roya verso o da Nizza o Ventimiglia, località servita poi da treni di «materiale ordinario» (locomotiva diesel D345 e carrozze)
- k. l'apertura del faraonico scalo merci internazionale «Parco Roia», situato nella piana fluviale prossima alla foce del fiume e collegato con la stazione di Ventimiglia e con la linea Ventimiglia – Nizza, ma non con la Ferrovia del Colle di Tenda per il dislivello esistente tra essa e la piana
- l. il progressivo depotenziamento e, infine, la chiusura dello scalo «Parco Roia», sottoutilizzato rispetto alla sopravvalutazione iniziale

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

- m. Il crescente ritardo (dal 2006) e la sospensione totale (dal 2012) del pagamento delle fatture emesse dalla SNCF da parte di FS
- n. la soppressione (dicembre 2009) della coppia di treni diretti tra Nizza e Cuneo, effettuati con automotrici SNCF (X4500+XR8500 e poi X2200+XR6000) , e della coppia di treni diretti tra Torino P. N. e Nizza, effettuati con automotrici italiane (Aln668 e poi ALn663), per mancanza, sui rotabili di un Paese, del sistema di sicurezza dell'altro Paese
- o. l'introduzione degli italiani treni «Minuetto» (Aln501+Ln220+ALn502) al posto dapprima dei treni di «materiale ordinario» e poi anche delle automotrici ALn663, mentre la SNCF introdusse i treni «AGC» (X76500): i «Minuetto» e gli «AGC» sono privi del sistema di sicurezza dell'altro Paese
- p. il passaggio (dicembre 2012) all'«orario cadenzato» tra Cuneo e Ventimiglia (otto treni per direzione intervallati di due ore)
- q. la chiusura del Deposito Locomotive FS di Cuneo e il depotenziamento dell'analogo Deposito SNCF di Nice Saint-Roch
- r. la limitazione (novembre 2013) della velocità massima per tutti i treni, italiani e francesi, a 40 km/h tra le due Frontiere

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

- s. la riduzione (dicembre 2013) a sole due coppie di treni tra Cuneo (ultima partenza alle 14.41) e Ventimiglia (prima partenza alle 10.37)
- t. l'introduzione nei week-end estivi di una coppia di treni tra Cuneo (partenza alle 6.41) e Ventimiglia (partenza alle 17.30)
- u. la riduzione (dicembre 2016) anche del traffico SNCF tra Tende e Breil-sur-Roya, sceso a quattro coppie di treni al giorno, mentre sono rimaste due le coppie di treni Trenitalia tra Cuneo e Ventimiglia
- v. l'ammodernamento del tratto di linea Breil-sur-Roya – Nizza (nuovi sistemi di sicurezza e di segnalamento; più moderno regime di circolazione; ripristino di stazioni che erano diventate punto di sola fermata;...)
- w. l'eliminazione (dicembre 2012) dell'indicazione sull'orario ufficiale di Trenitalia («Quadro 109») dei treni SNCF in coincidenza a Breil-sur-Roya da e per Nizza, mentre SNCF continua a riportare sul suo orario («FH 05») tutti i servizi (treni e autoservizi) tra Nizza, Ventimiglia e Cuneo: è forse un modo per disincentivare (unitamente a orari ora non proprio vicini alla potenziale utenza) l'utilizzazione della linea, quasi si volesse subdolamente farla «rinsecchire»



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

- x. chiusura del traffico ferroviario tra Limone e Ventimiglia (settembre 2017 – luglio 2018) per l'esecuzione di lavori di manutenzione straordinaria e di potenziamento tra le due Frontiere (risanamento di circa 7 km di rotaie; installazione di altre 6 griglie e reti di protezione delle ripe; installazione di altre 9 sezioni di fili di detenzione e segnalazione per la caduta di massi; consolidamento rinnovativo di 5 ponti; riparazione della muratura di alcune gallerie; installazione dei sistemi di sicurezza della circolazione, l'italiano «SCMT» tra la Frontiera Nord e Ventimiglia e il francese «DAAT» tra Breil-sur-Roya e Vievola con prolungamento eventuale fino a Limone). Tali lavori sono stati finanziati dall'Italia 29 milioni di euro, di cui 8,8 sono stati utilizzati dall'italiana RFI e 20,2 dalla francese SNCF (alcuni enti territoriali francesi hanno preannunciato un finanziamento di 15 milioni di euro, ad oggi non ancora disposto)
- y. la mancata effettuazione di treni tra Limone e Vievola durante la suddetta interruzione per evitare i disagi causati per le oggettive difficoltà del traffico degli autoservizi sostitutivi sul Colle di Tenda (in particolare d'inverno), considerando che da circa il 2013 (inizio dei lavori per la «penosa» realizzazione della seconda galleria stradale del Colle di Tenda) il transito veicolare attraverso il «vecchio» tunnel avviene secondo intervalli orari e, quindi, con significative soste agli imbocchi e, talvolta, con il blocco della circolazione anche per alcuni giorni.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Lavori tra settembre 2017 e luglio 2018.



Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Nei giorni 2 e 3 ottobre 2020 la tempesta «Alex» ha investito la italiana Valle Vermenagna e le francesi Valle Roya/Roia, Valle Vesubie/Vesubia e Valle Tinée/Tinea, con ingenti danni alle infrastrutture stradali (ovunque in esse) e ferroviarie (in Valle Roia).

Alcune immagini dei danni arrecati alle strade e ai paesi:



Ferrovia del Colle di Tenda (8/3/2021)

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Alcune immagini dei danni arrecati alla ferrovia:



Ferrovia del Colle di Tenda (8/3/2021)

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

I lavori di ripristino per i tratti francesi della ferrovia tra Saint-Dalmas-de-Tende e Breil-sur-Roya sono in corso e si prevede la ripresa dell'esercizio su tale tratto ai primi di aprile 2021; per quelli tra Breil-sur-Roya e la (attuale) Frontiera Sud la francese SNCF ha affermato che occorrono quattro o cinque mesi, mentre le Ferrovie Italiane dello Stato affermano di poterli eseguire – se la SNCF dia l'autorizzazione – in circa tre mesi.

La Ferrovia, meno danneggiata e con tempi di riparazione e ripristino molto più brevi che quelli occorrenti per il ripristino della viabilità stradale (quattro – cinque anni), è risultata l'unico percorso in grado di consentire i collegamenti con l'Alta Valle Roia e quindi l'azione della SNCF è stata rivolta prioritariamente ai lavori tra Nizza e Breil-sur-Roya e, soprattutto e urgentemente, tra Breil-sur-Roya e Saint-Dalmas-de-Tende, chiedendo all'italiana RFI di ripristinare il collegamento da Limone a Saint-Dalmas-de-Tende, dove nel mese di novembre alcuni treni francesi sono arrivati, mentre il tratto settentrionale è servito dai treni italiani.

Sono stati ipotizzati treni-navetta per autovetture e furgoncini tra Limone e Tende o Saint-Dalmas-de-Tende per collegare l'Alta Valle Roia anche con i mezzi stradali, ma finora non è stato dato seguito.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Infatti – come già è stato detto – i danni alla viabilità stradale sono stati rilevantisissimi e costosissimi nei termini sia temporali sia economico-finanziari.

Il programma dei cantieri riportato sulla figura



si riferisce pertanto solo agli interventi prioritari e urgenti per togliere l'Alta Valle Roia dall'isolamento stradale (verso la Francia), in attesa di (almeno) ripristinare la ferrovia da Breil-sur-Roya a Saint-Dalmas-de-Tende.

Ferrovia del Colle di Tenda: Storia

Le immagini riportano alcune fasi dei lavori eseguiti o in corso per il tratto tra Saint-Dalmas-de-Tende e Breil-su-Roya:



Ferrovia del Colle di Tenda (8/3/2021)

Ferrovia del Colle di Tenda: E ora?

Conclusione

Pare di poter dire che – a parte le tante promesse e discussioni e le ancor più numerose parole e nonostante l'impegno di Comitati e Autorità locali – a livello dei due Governi (direttamente e/o indirettamente attraverso i loro Enti Ferroviari) e – certamente in misura molto minore – anche da parte delle Regioni Piemonte, Liguria e PACA ci sia stata finora una debole volontà di riportare la Ferrovia del Colle di Tenda alla sua piena efficienza infrastrutturale, operativa e gestionale.

Tuttavia da fine novembre 2019 una piccola speranza è nata riguardo il futuro della Ferrovia del Colle di Tenda: nel corso di un incontro (avvenuto a Roma il 21 novembre) con alcuni rappresentanti della Regione Piemonte e del «Comitato per la difesa della Ferrovia Cuneo – Nizza», il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano ha espresso l'intenzione di chiudere la rinegoziazione della Convenzione in tempi brevi, riconoscendo comunque che la Linea è di interesse prevalentemente dell'Italia, la quale pertanto è disponibile ad assumersi la maggior parte delle spese di esercizio (come peraltro già ha fatto versando 29 milioni di euro per la riqualificazione strutturale e impiantistica della Linea per i lavori eseguiti tra settembre 2017 e giugno 2019).

Ferrovia del Colle di Tenda: E ora?

Quanto è emerso (sebbene né ufficiosamente né ufficialmente) nella riunione della Conferenza Intergovernativa tenutasi a Roma il 6 dicembre 2019 potrebbe fare accrescere questa speranza, se si considera la raggiunta consapevolezza dell'Italia del suo maggior interesse per l'operatività della Linea e del conseguente suo maggiore impegno economico e se, soprattutto, si considera il più favorevole atteggiamento della Francia sia come intenzione di concludere in tempi brevi la rinegoziazione della Convenzione, sia come versamento dei da tempo promessi 15 milioni di euro, sia come indiretto riconoscimento della «transfrontalierità» della Linea eventualmente assegnata alla Regione PACA, sia come eventuale possibilità di attribuire a RFI la Linea (non è tuttavia chiaro se tale attribuzione sarebbe per la gestione della circolazione e/o per la manutenzione).

In questo contesto, a inizio ottobre 2020, si è scatenata la tempesta «Alex» con distruzioni e danni tali da fare emergere immediatamente l'importanza della ferrovia anche per la Francia, non soltanto in circostanze particolari, ma anche in tempi «normali» (cioè non dopo qualche disastro) come per esempio la promozione turistica a favore delle attività valligiane.

Ferrovia del Colle di Tenda: E ora?

Anche in Italia la tempesta «Alex» ha causato danni, ma – salvo il fango che ha ricoperto i binari e la massicciata per un centinaio di metri poco prima dell'imbocco nord della Galleria del Tenda – la Ferrovia non ha subito danni in Italia (neppure tra la Frontiera Sud e Ventimiglia) e ha permesso almeno un collegamento stabile con Limone Piemonte, rimasta isolata per l'interruzione della strada. Si sarebbe potuto (o dovuto?) comunque attivare il servizio ferroviario nella parte meridionale italiana della Valle Roia invece che istituire un autoservizio sostitutivo che percorre una strada comunque mal ridotta a causa della tempesta. Certamente RFI e SNCF avrebbero dovuto concordare norme transitorie di esercizio, essendo il servizio limitato tra il Posto Movimento 11,959 (ex-stazione di Airole fino al 1945) e Ventimiglia, ma – «volendo» il servizio ferroviario con convinzione – si sarebbe potuto superare la difficoltà, sempre che i costi da sostenere per l'organizzazione e lo svolgimento del servizio non fossero aprioristicamente la motivazione, quasi sempre ricorrente, per non impegnarsi. Del resto, di fronte a un disastro non occorre anteporre l'efficacia all'efficienza degli interventi?

Ferrovia del Colle di Tenda: E ora?

La tempesta «Alex» ha tuttavia fatto comprendere a molti Italiani che la Ferrovia «serve», ovviamente non nelle miserrime condizioni del servizio offerto nell'ultimo decennio, condizioni che potrebbero essere sospettate di essere funzionali al «rinsecchimento» della Linea e che comunque potrebbero essere accettate solo per il tempo indispensabile per attuare gli interventi migliorativi.

Quindi si può dire (con grande rammarico e senza spirito cinico) che c'è stato bisogno di una devastante tempesta perché – seppure in misura diversa – le Autorità italiane e francesi raggiungessero la consapevolezza dell'importanza e della indispensabilità della Linea che deve «vivere» e non soltanto strascicatamene e penosamente «sopravvivere».

Il raggiungimento del primo posto nel concorso del FAI «I luoghi del cuore 2020» ha aumentato la visibilità e la conoscenza della Ferrovia non solo nel territorio attraversato o nei territori limitrofi, ma anche nelle realtà o comunità lontane, «vigilando» che con il tempo l'attenzione e il riguardo per la Ferrovia vengano ingiustamente e inopportunamente a scemare.

Ferrovia del Colle di Tenda: E ora?



Ecco perché molti Italiani (non soltanto del Piemonte e della Liguria) ora possono parlare di «speranza», accomunati nell'«*espoir*» con i Francesi (non soltanto della *Vallée de la Roya*).

Ferrovia del Colle di Tenda: E ora?

Come «aiuto» alla continuità della sopravvivenza futura della Ferrovia del Colle di Tenda le Amministrazioni pubbliche, italiane e francesi, potrebbero attivarsi per il reperimento di fondi dell'Unione Europea per le aree transfrontaliere e/o per farla inserire come «Patrimonio UNESCO dell'Umanità» o come patrimonio specifico o come parte di un patrimonio più vasto, quale per esempio quello del territorio delle Valli Vermentagna, Gesso e Roia e dei Parchi Nazionali che sono in tali Valli, per le loro peculiarità e significatività ambientali (comprendendo i trasporti sulla Linea), biologiche, faunistiche e florali: assai probabilmente così i Governi nazionali ne sarebbero più responsabilizzati e impegnati nella conservazione...

Un'ultima domanda si impone: quando potremo di nuovo dapprima immaginare e poi vedere questa Ferrovia almeno come era nel 1980?



Ferrovie del Colle di Tenda

Riferimenti agli Autori delle fotografie			
[NN]	Nome	Cognome	Note
1	Michel	Braun	
2	Roberto	Cocchi	
3	Franco	Dell'Amico	
4	Claudio	Dutto	
5	Diego e Pietro	Garelli	
6	Luigi	Iorio	
7	Franco	Lissignoli	
8	Franco	Pepe	
9	Alberto	Perego	
10	Pietro	Picchetti	
11	Jacopo	Raspanti	
12	Carlo	Sandi	
13	Giancarlo	Soldati	
14	Luigi	Viale	
15	Pietro	Zitani	
16	La FERROVIA di TENDA - DA CUNEO A NIZZA		Editrice di Storia dei Trasporti
17	CUNEO-NIZZA - Storia di una ferrovia		Cassa di Risparmio di Cuneo
18	L'HISTOIRE DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER de NICE et VENTIMILLE à CONI		Les Éditions du Cabri (Breil-sur-Roya)