

La Ferrovia CUNEO-VENTIMIGLIA-NIZZA

La **ferrovia Cuneo-Ventimiglia** o **linea del Tenda** è una [linea ferroviaria](#) italiana che collega il capoluogo di provincia [piemontese](#) alla cittadina [ligure](#) attraversando un tratto di territorio [francese](#). Questa singolare circostanza è dovuta alla cessione alla Francia di [Nizza](#) e parte della Val Roya nel 1860 e di [Briga](#) e [Tenda](#) al termine della [seconda guerra mondiale](#) (1947). A [Breil-sur-Roya](#) vi è una diramazione internazionale per [Nizza](#).

La gestione delle infrastrutture del tratto in territorio italiano è affidata a [Rete Ferroviaria Italiana](#) (RFI) che qualifica la linea come complementare. Il tratto in territorio francese è gestito da [Réseau Ferré de France](#) (RFF).

E' una linea che, piu' di altre, ci racconta un pezzo importante della Storia d'Italia.

Gia' nel 1853 Cavour propose al parlamento sub alpino la costruzione di una linea ferroviaria tra Cuneo e Nizza Marittima(come veniva chiamata allora).

Nel 1855 fu completata la Torino-Cuneo con la costruzione del viadotto sullo Stura di ben 11 campate costruito tra l'ottobre del 1854 e l'agosto del 1855!!!

La Contea di Nizza allora faceva ancora parte del Regno di Sardegna ma nel 1860 viene ceduta alla Francia e il progetto venne vanificato.

Nonostante tutto per piu' di 40 anni si susseguirono proposte ed iniziative per effettuare il collegamento ferroviario fino al mare.

Nel 1891 la ferrovia giunse a Limone mentre nel 1889 era gia' stato affidato l'appalto per la perforazione del colle di Tenda.(8 KM) Si incontrarono

numerose difficoltà tecniche dovute alle caratteristiche del terreno ma nel 1900 finalmente il treno arrivo' a Vievola.

La Francia intanto costruiva la linea tra Nizza e Breil Sur Roya, mentre in Italia proseguiva la costruzione di quella per Ventimiglia che prevedeva comunque 19 Km in territorio francese e che si sarebbe innestata a Breil su quella per Nizza.

I lavori procedettero a rilento dal [1909](#), anche a causa delle grandi difficoltà orografiche; la [prima guerra mondiale](#) bloccò la costruzione quando già erano stati realizzati i tratti Ventimiglia-Airole e Vievola-San Dalmazzo di Tenda, e questi ripresero negli [anni venti](#) fino all'inaugurazione il 30 ottobre [1921](#).

L'esercizio venne assunto dalle [Ferrovie dello Stato](#) e dalla società [francese PLM](#) (Paris-Lyon-Méditerranée).

L'apertura della ferrovia portò immediati vantaggi al traffico tra il Piemonte e il mare, ma soprattutto a quello internazionale tra la Svizzera e Nizza dato che ne ridusse del 40% il percorso attraverso il nuovo itinerario Loetschberg, Sempione, Torino e Cuneo. L'orario ufficiale delle ferrovie del [1936](#) prevedeva un treno internazionale diretto che in 12 ore collegava [Berna](#) - in [Svizzera](#) - a [San Remo](#), via [Domodossola](#), [Arona](#), [Santhià](#) (tramite la [Ferrovia Santhià-Arona](#), evitando l'allungamento di percorso via Novara), [Torino](#), Cuneo, Breglio

e Ventimiglia. Il servizio era in coincidenza a Berna con treni provenienti da [Londra](#) via [Calais](#), [Bruxelles](#), [Amsterdam](#) via [Colonia](#) e [Basilea](#), [Oslo](#) e [Berlino](#). Una sezione dello treno proseguiva da Breglio per Nizza a cura della compagnia francese PLM.

Era un'opera imponente con ben 81 gallerie di cui 4 elicoidali 325 tra ponti e viadotti e circa 1309 muri di sostegno.

La [seconda guerra mondiale](#) inflisse gravissimi danni alla ferrovia: bombardamenti americani, combattimenti durante la guerra di liberazione ed infine le truppe tedesche in ritirata che distrussero tutti i suoi impianti minando ponti e gallerie.

Nel 1947 col "rattachement" conseguente al Trattato di Pace con la Francia l'Alta Val Roya diventa francese fino al Colle di Tenda.

Negli anni immediatamente seguenti la Francia ricostruisce la linea fino a Breil mentre l'Italia si ferma a Limone.

Anche perché erano gli anni in cui entrambi i paesi sembravano avere altre priorità: i francesi la costruzione del grande aeroporto di Nizza per portar sempre più turisti in Costa Azzurra e gli Italiani la costruzione di...autostrade.

Il 1 Ottobre 1949 viene riattivata la Galleria del Tenda ed un treno italiano trainato da un E554 fa la sua comparsa nella stazione francese di Vievola, ora Vieve, per caricare del legname.

Inizia la lunghissima vicenda delle proposte e delle iniziative volte a favorire la ricostruzione della linea-

Nel 1964 viene istituita la navetta invernale Limone-Vievola con trasporto auto al fine di portare le auto al di là del Tenda ed evitare i tornanti innevati del colle. Duro' due anni e poi fu soppressa.

Nel 1965 due parlamentari , uno democristiano, BERTONE, ed una comunista GIORGINA LEVI ARIAN firmarono una proposta di legge per la ricostruzione della linea, proposta che divenne legge il 27 Luglio 1967.

Ma le difficoltà burocratiche ed economiche tra i due governi, italiano e francese, continuarono ancora per alcuni anni finché nei primi anni 70 si iniziarono a ricostruire i viadotti e le gallerie.

Il 6 Ottobre del 1979 la ferrovia Cuneo-Ventimiglia -Nizza fu reinaugurata.

E ora?

La situazione non è delle più rosee: occorrono almeno 100 milioni di investimenti per riammodernare la linea.

Le coppie di treni circolanti sono state ridotte a due con l'orario 2014 ,4 treni in tutto e le ferrovie francesi hanno imposto il limite massimo di velocità di 40 Km all'ora sul loro tratto per ragioni di sicurezza.

La nuova Giunta Regionale piemontese si è impegnata a potenziare la linea ed ha stanziato 11 milioni mentre il Conseil General delle Alpi Marittime ne ha stanziati 8. Insufficienti ma un primo passo. Speriamo!!!