



Cuneo-Nizza/Ventimiglia, la ferrovia delle meraviglie non è un ramo secco

Dopo la riduzione delle corse e l'avviso di chiusura, una sollevazione popolare ha permesso la riapertura della linea che in 98 km attraversa straordinari paesaggi transfrontalieri tra Italia e Francia. Ma il futuro non è assicurato

CUNEO. Tra Cuneo e il mare si viaggia di nuovo in treno: dal 13 luglio, dopo dieci mesi e dieci giorni di lavori di manutenzione straordinaria, è riaperta la ferrovia per Nizza e per Ventimiglia. Gli interventi, benché finanziati da 29 milioni del decreto Sblocca Italia, sono stati eseguiti interamente in territorio francese secondo una convenzione transfrontaliera del giugno 1970. Si è trattato di una generale messa in sicurezza (reti e segnalamento caduta massi; scaldiglie elettriche per deviatori; punti telefonici; sostituzione di traversine e binari; rinnovo di massicciate in pietrisco; revisione di saldature tra giunti; risanamento di viadotti e gallerie) nonché dell'installazione ex novo del così detto sistema di controllo marcia treno richiesto dalla normativa di Ferrovie dello Stato. Si è anche trattato, perfino nel giorno dell'inaugurazione, di un alquanto stucchevole scambio di accuse in base ai reciproci stereotipi: l'inefficienza italiana contro la *grandeur* transalpina...

Perché questo ha, innanzi tutto, di peculiare la **Cuneo-Nizza/Ventimiglia**: d'essere una linea internazionale, che parte dall'Italia e all'Italia ritorna con un tratto però, e la diramazione verso la Costa azzurra, in territorio gallico, esito di ottocentesche vicende sabaude nonché dei più recenti trattati di pace firmati il 10 febbraio 1947. Ignorata questa condizione, entrambe le aziende di qua e di là del crinale alpino, **le Ferrovie dello Stato e la Société nationale des chemins de fer**, agli inizi degli anni duemila delegavano le competenze alle regioni Piemonte e Provence-Alpes-Côte d'Azur, senza peraltro provvederle di duraturi e adeguati finanziamenti. Così declassata, **la linea ha visto nel 2009 la fine dei diretti Torino-Nizza, nel 2012 dei Torino-Imperia**, quindi l'anno successivo **la riduzione da sedici a quattro delle corse giornaliere Cuneo-Ventimiglia**. Il degrado infrastrutturale, accentuato dalla mancanza di ordinaria manutenzione, intanto, imponeva **rallentamenti ai 30 e 40 km/h su tutti i 47 km transalpini**. Il viaggio si allungava e le speranze scemavano di tenere in vita una ferrovia che Mauro Moretti, nel 2013 amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, bollava come **"ramo secco"** in una pubblica trasmissione televisiva. Solo una mezza sollevazione popolare, con comitati di difesa della linea e il decisivo appoggio dal settimanale di Cuneo "La Guida" (350 articoli pubblicati in 6 anni) ha infine scongiurato la chiusura. **Il futuro dunque esiste, sebbene non ne sia garantita la longevità**: allo stato attuale le corse restano quattro e a velocità ridotta, la convenzione italo-francese è lontana dall'essere aggiornata e le prime stime dicono che occorran altri cento milioni per consolidamenti più cospicui.

Una ferrovia si tiene in vita non per un moto di pietà. Perché invece è essa stessa fonte di vita per i territori che attraversa, tanto più se montani e transfrontalieri. *Ligne de vie* la chiamano appunto i francesi della val Roia, che in treno scendono a Nizza evitando le giravolte automobilistiche dei colli Brouis e Braus. La si tiene in vita, poi, perché al di là del traffico tra regioni limitrofe, ha tutti i numeri delle più belle linee turistiche d'Europa, alla pari con i celebri elvetici treni

rossi, non fosse per l'italica incapacità di lavorare in sinergia, che vuol poi dire guardare un poco oltre il proprio naso o campanile.

Ferrovia delle meraviglie è il suo secondo nome: un po' perché tange l'omonima valle intorno al Monte Bego, dove **Clarence Bicknell rinvenne oltre trentamila incisioni rupestri**. Un po' però perché straordinaria e straordinariamente compressa è la **varietà dei paesaggi attraversati**: si parte tra fichi, gabbiani e oleandri al livello del Mediterraneo per raggiungere, in un'oretta e mezza, il culmine di 1040 metri nel tunnel di Tenda dopo aver salutato sassifraghe, marmotte e larici. E già questi numeri altimetrici lasciano intuire che un terzo motivo di meraviglia sono le soluzioni adottate per comporre il conflitto tra l'accidentata orografia alpina e il rigore geometrico richiesto a un tracciato ferroviario, con pendenze mai superiori al **26 per mille e raggi di curvatura** mai inferiori a 300 metri. Sui **95 km di tracciato tra Cuneo e Ventimiglia** sono **81 le gallerie**, anche elicoidali, semi-elicoïdali e a ferro di cavallo, **46 le opere d'arte notevoli** sommate a **258 manufatti di luce inferiore a 10 m**, nonché **109 muri di sostegno** e moltissime altre opere di consolidamento, rivestimento, difesa, per non dire delle **14 stazioni** – monumentale in barocco piemontese rivisitato quella di Saint-Dalmas de Tende –, **58 case cantoniere**, caselli, alloggi, etc. Se i raffinati progetti di **Paul Séjourné** in laterizio avevano stupito per arditezza e fantasia alla metà degli anni Venti (viadotti Bévera, Erbossiera, Saorge, Scarassoui), la ricostruzione postbellica non è stata inferiore con il ricorso al cemento armato nelle sue più poetiche forme. In entrambi i casi si tratta di testimonianze dell'ingegno umano messo a servizio di un territorio periferico, socialmente più incisive di aulici monumenti ed edifici, prova di maestria, d'intraprendenza e d'invenzione. **Estesi segni sul territorio, degni di restare vivi.**

About Author



Luigi Urru

Verso i cinquanta – a quattro anni lo morde un cane – a 15 aiuta in cantiere edile – padre sardo, coriaceo: lo vuole avvocato – madre piemontese, cattolica: lo vuole ingegnere – lui s’iscrive a Lettere: latino e greco – d’estate è in Langa a ristrutturare cascine – passa il tempo – a Parigi s’innamora di un’architetta, che non gliela dà – torna in Italia – fa giri per periferie: Falchera, Pilastro, Corviale – poi per chiese romane e ville venete – di mattina s’alza ch’è buio per disegnare ideogrammi – va in Giappone e ci resta un bel po’ – finisce il dottorato: e adesso che si fa? – Comincia a scrivere per il Giornale di Allemandi – un’amica lo invita a prendere un tè e lui ci casca – pubblica un libro su Tokyo: bel libro, gli dicono – il tempo passa ancora – trova una bicicletta in cantina e si mette a pedalare – sopravvive allo tsunami e alle radiazioni – saggi, giornali, conferenze – lo fanno professore in Bicocca – gli capita di ripensare al tecnigrafo con nostalgia – visita giardini – restaura una casa d’epoca sulle colline toscane – È andata così, per ora

[See author's posts](#)

[+](#) Condividi