



COMPAGNIA
dei MEGLIOINSIEME ETS
Associazione di Promozione Sociale

"...fare insieme per fare meglio"

23 gennaio 2024

Il Treno delle Meraviglie

La linea



I LUOGHI DEL CUORE



Vota anche tu per

CUNEO-VENTIMIGLIA- NIZZA: LA FERROVIA DELLE MERAVIGLIE

CUNEO (CN)

insieme lo proteggeremo!

www.iluoghidelcuore.it

ESPLORIAMO

LA LINEA

Départ : Nice



Arrivée : Breil-sur-Roya

05:40	> 25	15:50	> 25
07:09	1h29	17:19	1h29
06:30		16:50	
07:42	1h12	18:01	1h11
07:30		17:14	
08:45	1h15	18:21	1h07
07:48	> 25	17:40	
09:29	1h41	18:48	1h08
07:48	> 7 > 25	18:30	
09:29	1h41	19:36	1h06
08:30		19:45	
09:38	1h08	20:50	1h05
09:15			
10:27	1h12		
09:20	>		
11:17	1h57		
10:20	> 25		
11:53	1h33		
12:46			
13:58	1h12		
14:51			
16:06	1h15		

Il ramo tra Nizza e Breil si sviluppa su 44 km di lunghezza, e raggiunge i 419 m di quota nella galleria che precede Sospello, con una pendenza massima del 25%.

Il percorso incontra 24 gallerie per complessivi 17 km. Nonostante la linea sia stata realizzata a binario unico, molte gallerie, tra cui le più lunghe, sono state scavate con sagoma per due binari, sia in vista di un incremento del traffico, sia per agevolare la ventilazione ai tempi della trazione a vapore. Alcune delle gallerie sono state attrezzate con opere di fortificazione e difesa, in previsione di un eventuale conflitto con l'Italia.

La linea presenta anche numerosi viadotti, alcuni dei quali di notevole interesse.

Sono presenti 10 stazioni intermedie.

Attualmente, la linea ospita solamente traffico passeggeri, ma in occasione dell'alluvione del 2020 ha consentito di trasportare beni essenziali nelle zone rimaste isolate.



La stazione di Nice Ville

È la principale stazione del Dipartimento delle Alpi Marittime. Venne costruita nel 1867 dall'architetto *Louis Bouchot* (lo stesso che costruì la prima stazione Centrale di Milano). Vi si dipartono le linee per Marsiglia, Ventimiglia e Cuneo.



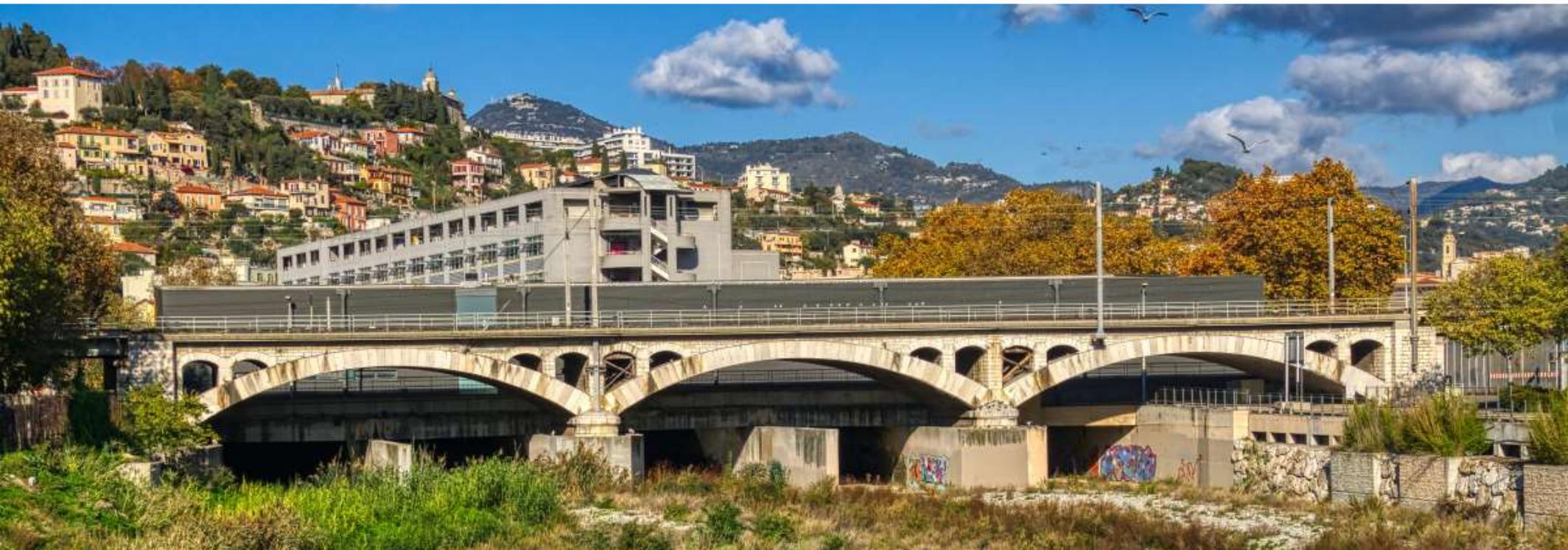
In alto: un'immagine della stazione nei primi anni del '900.

In basso: l'interno della stazione con la grande tettoia metallica.

I sette binari consentono il transito di oltre 9 milioni di passeggeri all'anno. (A Porta Nuova transitano circa 70 milioni di persone all'anno).



La Tangenziale Sud



Il ponte sul Paillon (Nice)

Il ponte ad archi ribassati in muratura con le caratteristiche aperture di alleggerimento sostiene due binari ferroviari.



Nice St. Roch.

Oggi chiusa al traffico passeggeri.

Rimane il traffico merci e il deposito locomotive



La fermata di Nice Pont-Michel (3,2 km)

Entrata in servizio nel 2014 al posto della vicina St. Roch, consente il collegamento con la linea 1 del tram che percorre il ponte, oltre che con diverse linee di autobus urbani e interurbani.

A photograph showing a railway track in the foreground, leading towards a bridge structure in the middle ground. To the right, there is a tall, modern apartment building. The sky is blue with scattered white clouds. The text is overlaid in the lower center of the image.

**Si passa sotto la Provenzale,
tra Aix-en-Provence e Mentone**



Gare L'Ariane - La Trinité

La fermata di L'Ariane-La Trinité (5,6 km)

Fornita solamente del binario di circolazione, è a servizio degli abitanti di La Trinité e del quartiere L'Ariane di Nizza. La stazione è stata realizzata in occasione del rifacimento della linea nel 1978 ed oggi è frequentata da oltre 23.000 viaggiatori all'anno.



LA TRINITE-VICTOR. - Environs de Nice

Opere



La fermata di La Trinité-Victor (6,9 km)

Realizzata nel 1928 nel comune di La Trinité, dispone del solo binario di corsa. Nelle vicinanze, termina l'elettrificazione della linea proveniente da Nizza. Circa 32.000 passeggeri all'anno frequentano la stazione.

A sinistra: la stazione oggi e in un'immagine d'epoca.

In alto a destra: una veduta della località in una vecchia cartolina.





La stazione di Drap-Cantaron (9 km)

Realizzata nel 1928 nel comune di Cantaron, dispone di 2 binari + 1 di servizio che accolgono 24.000 passeggeri all'anno.

A sinistra: l'esterno della stazione.

In alto: due vedute dell'interno.



La fermata di Fontanil (11 km)

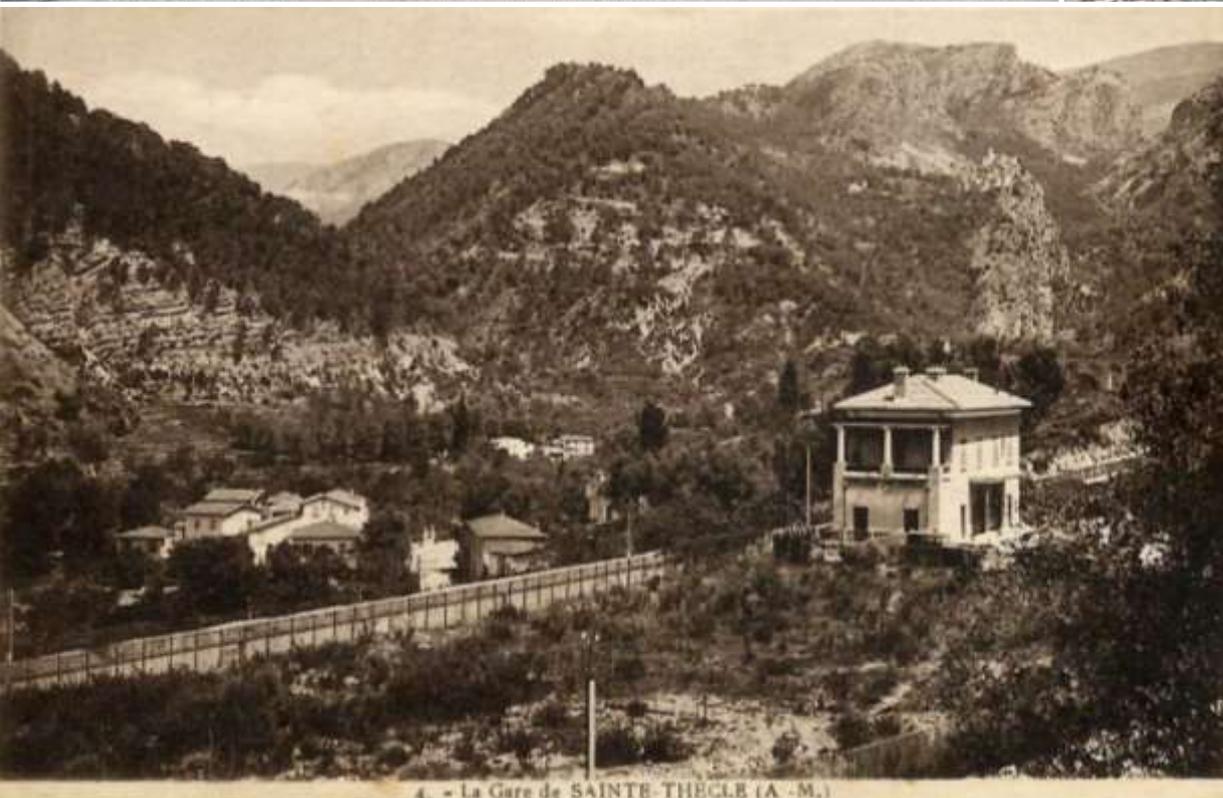
È stata realizzata nel 2012 essenzialmente a servizio del vicino liceo René Goscinny, aperto quello stesso anno. Gli oltre 26.000 passeggeri all'anno sono prevalentemente studenti.



Il viadotto dei Morti (Chateaufieux)

Nel 1925 fu costruito un primo viadotto a 7 arcate a valle di Chateaufieux per attraversare la vallata tra i comuni di Drap e Peillon. Una volta terminata la costruzione, fu intrapresa la perforazione del tunnel a valle (Tunnel di Thuet) ma la galleria crollò e 3 operai rimasero sepolti. Gli studi geologici intrapresi in seguito hanno portato a spostare questo primo percorso di circa cinquanta metri verso est. Il primo viadotto diventò allora inagibile a causa del nuovo percorso della linea e venne costruito un secondo viadotto, leggermente diverso perché ha solo 5 arcate, e venne perforata la galleria Thuet alla sua estremità meridionale. Il nome deriva da quello di un sentiero che correva in questa valle e che permetteva agli abitanti di Borghéas di poter trasportare i loro defunti al cimitero del villaggio vicino a Drap perché a causa della mancanza di un ponte sul Paillon non potevano accedere al cimitero del vecchio villaggio.



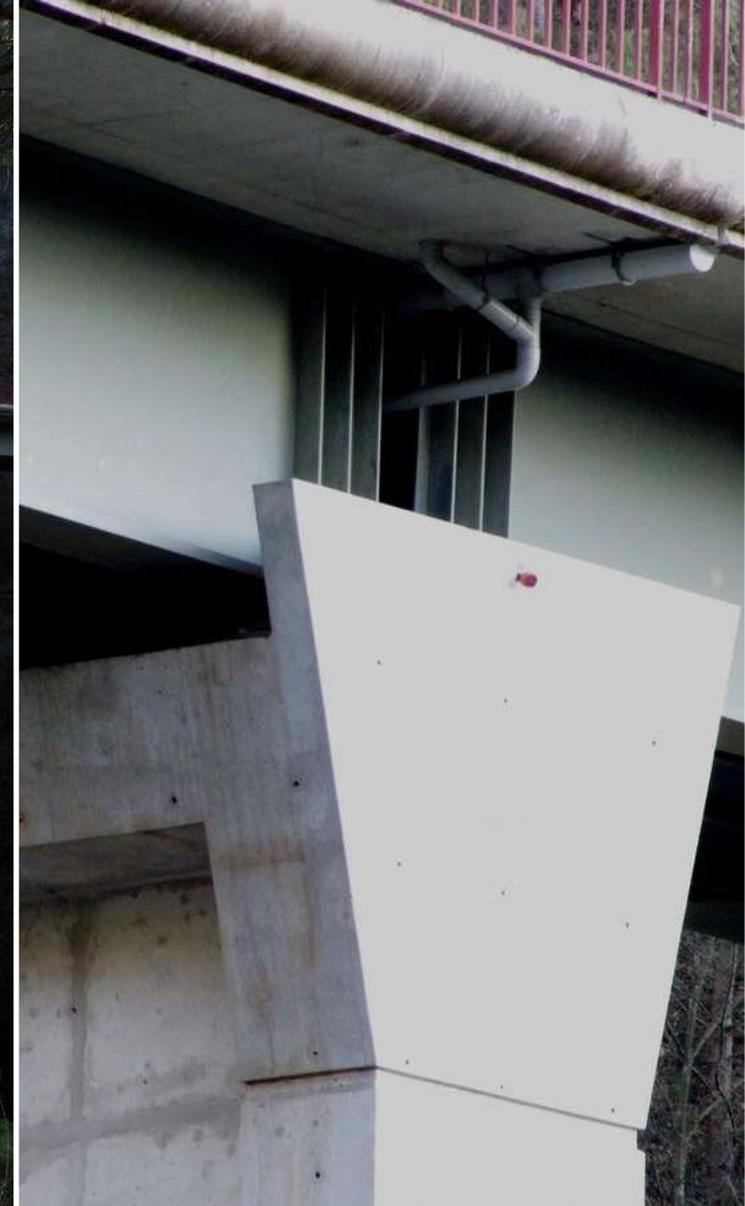


***La fermata di Peillon-Sainte Thècle
(13,5 km)***

Aperta nel 1928, oggi vede transitare circa 5000 passeggeri all'anno.

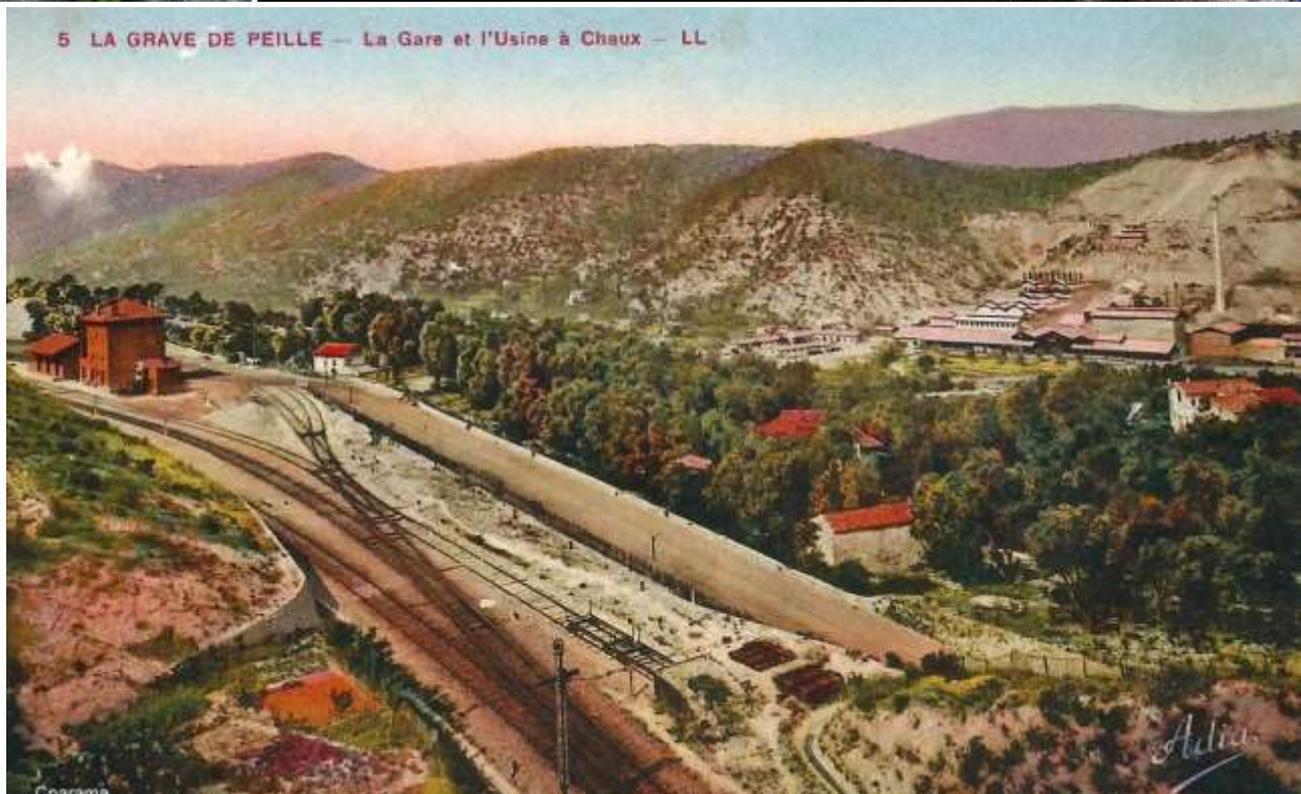
Nelle immagini: la stazione oggi e in una vecchia cartolina.





Il ponte sul Launa (Peillon)

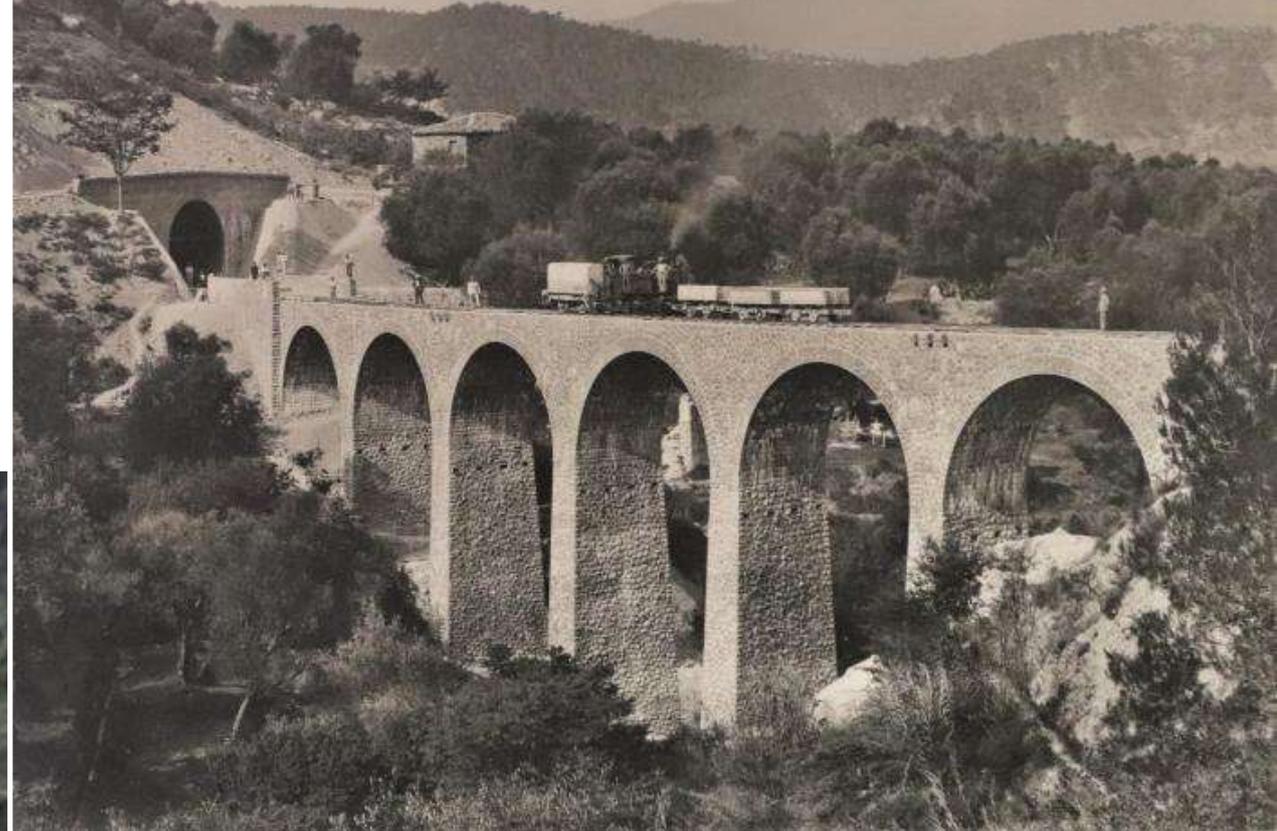
La travata in calcestruzzo armato è appoggiata su due pilastri.



La stazione di Peille (16,7 km)

È stata realizzata nel 1928 ed è utilizzata da oltre 17.000 viaggiatori all'anno.

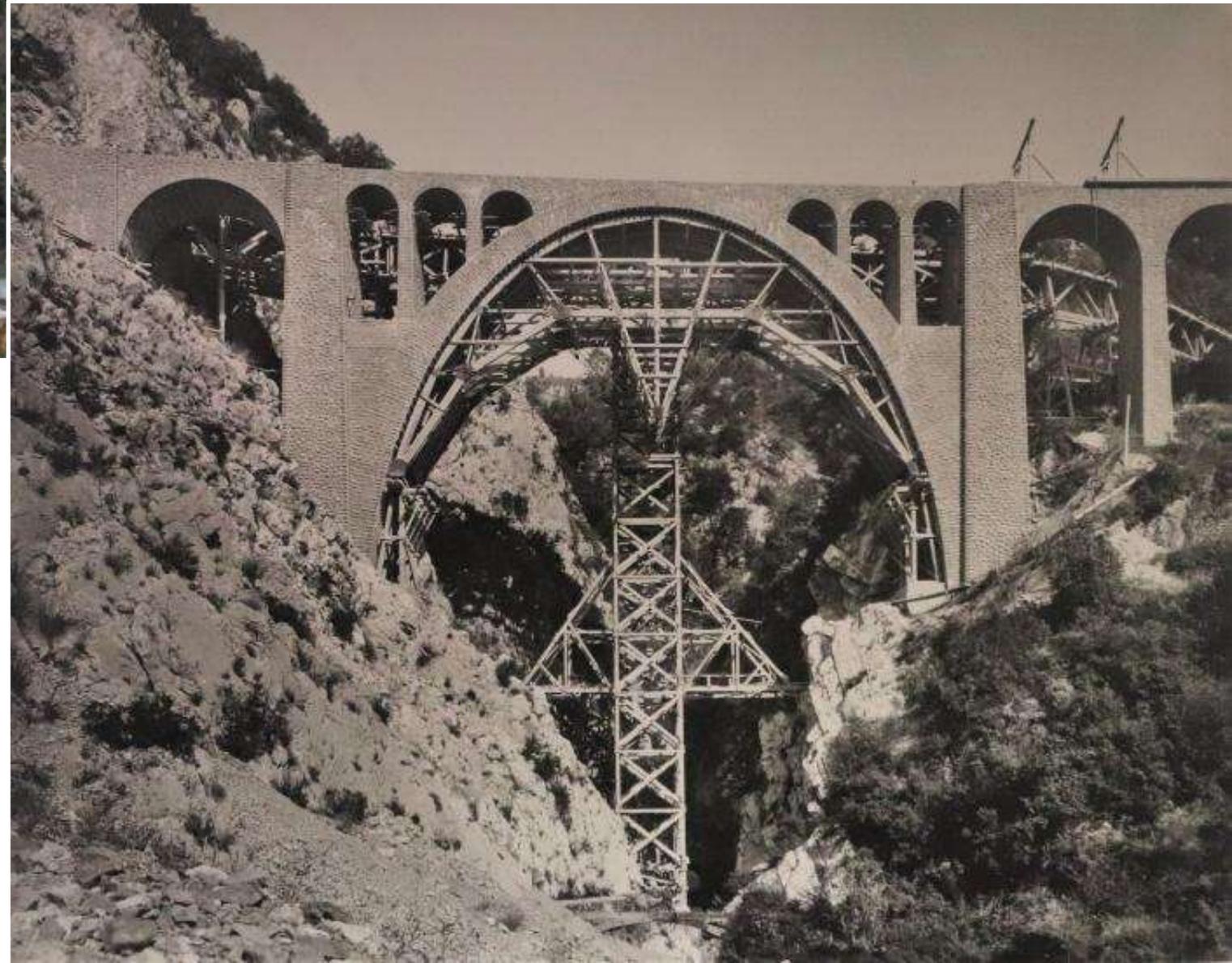
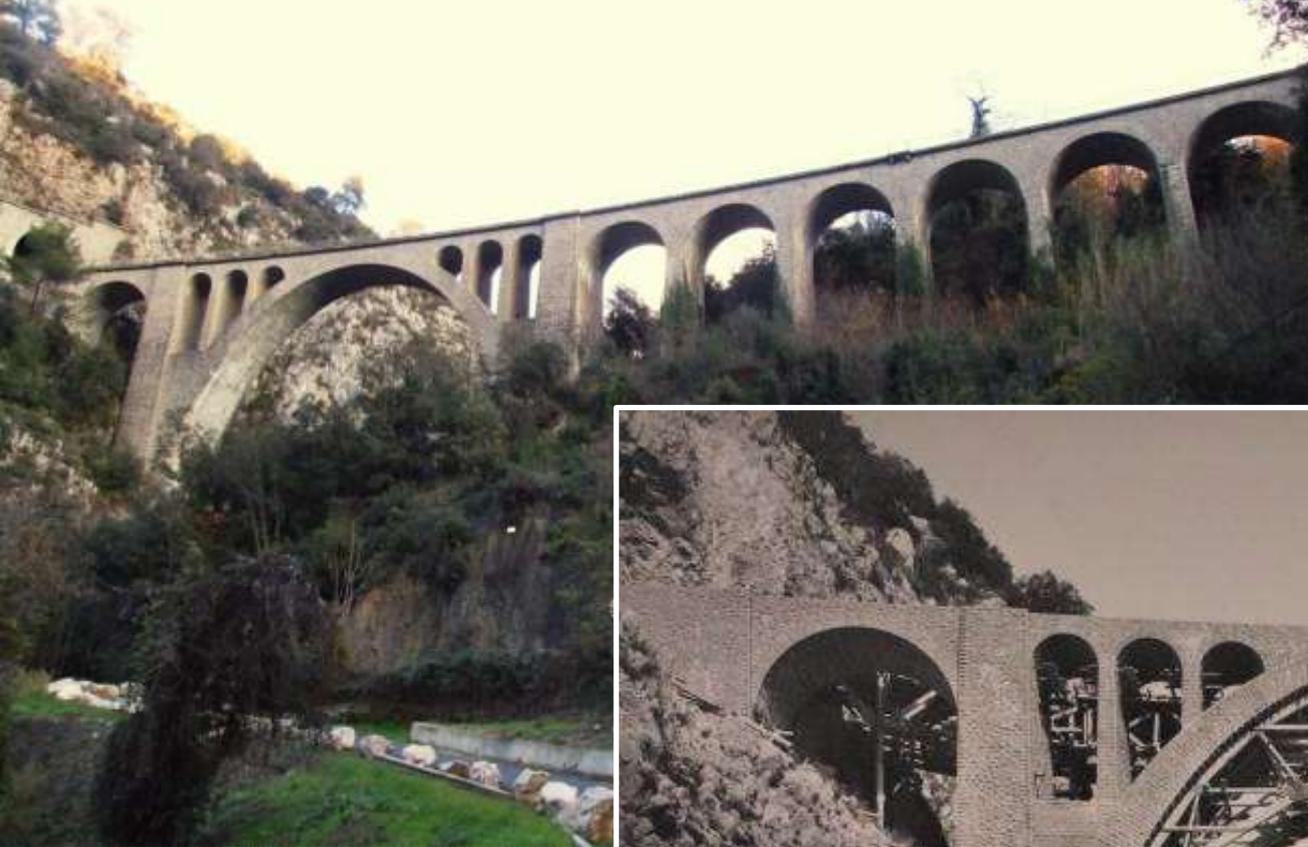
A destra: due vedute dell'abitato.
In alto a sinistra: la stazione dal lato dei binari.



Il ponte sul Faquin (Peille)

Lungo 125 m, sorretto da pilastri in muratura alti 25 m, collega tra loro due gallerie.

Le immagini sono del periodo di inizio servizio e dei giorni nostri.



*Il ponte sull'Erbossiera
(Peille)*

Lungo oltre 205 m, è caratterizzato dal grande arco centrale ellittico di 36 m di luce e 48 di altezza.

Le immagini presentano l'insieme del ponte e una vista del cantiere di costruzione.

A photograph showing a railway track curving through a mountainous, forested landscape. Several tall utility poles are visible along the right side of the track. The sky is blue with some clouds. A blue text overlay is positioned at the bottom of the image.

Protezione contro la caduta di rami etc.





L'ESCARÈNE (A.-M.). - Ligne Nice-Coni - La Gare et le Viaduc
Nice-Coni line - The Station and the viaduct



Il ponte dell'Escarène (L'Escarène)

Lungo 213 m, è una struttura in muratura ad archi a tutto sesto.

Le immagini sono del periodo di inizio servizio e dei giorni nostri.



La stazione di L'Escarène (23,4 km)

È stata realizzata nel 1928 ed è utilizzata da oltre 17.000 viaggiatori all'anno.

In alto: due vedute della stazione.

A destra: la stazione nel giorno dell'inaugurazione il 31-10-1928.





La fermata di Touët-de-L'Escarène (24,9 km)

È stata realizzata nel 2012 ed è frequentata da oltre 3000 passeggeri all'anno.



La stazione di Sospel (33,5 km)

Dopo una lunga galleria, la linea sbuca nella valle del Bévéra. La stazione è stata aperta nel 1928, ed è la più importante della linea, con oltre 45.000 passeggeri all'anno.

È un punto di interscambio con la rete di autobus della Comunità della Riviera Francese.

A sinistra: due vedute della stazione attuale.

In alto a destra: la stazione e l'impianto ferroviario ai primi tempi dell'esercizio.

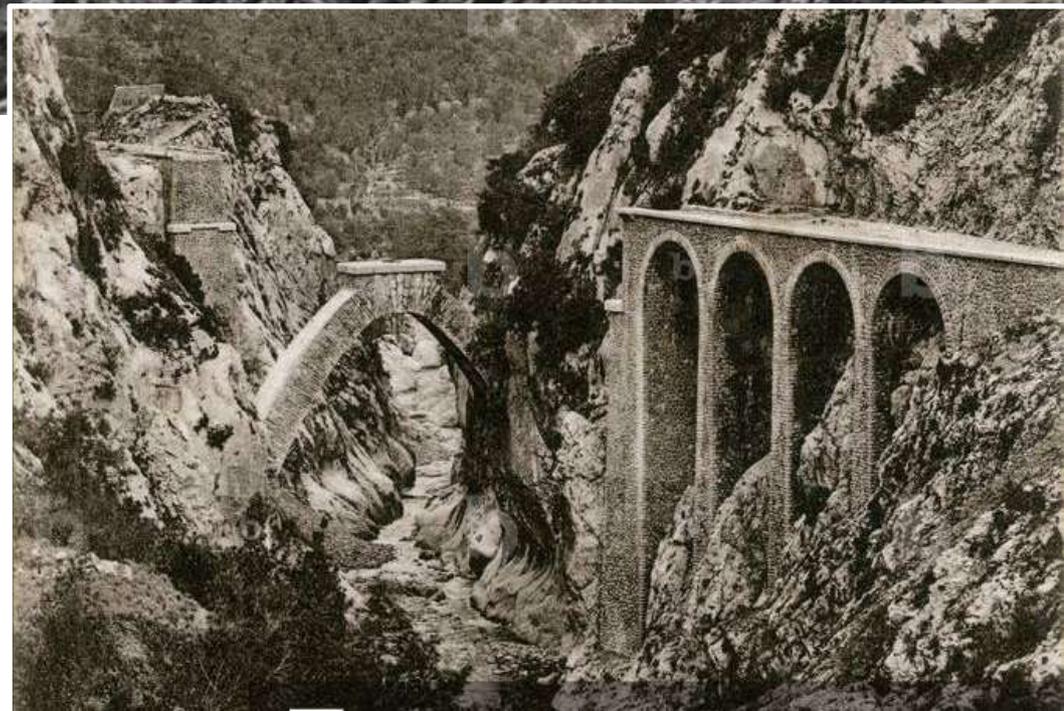
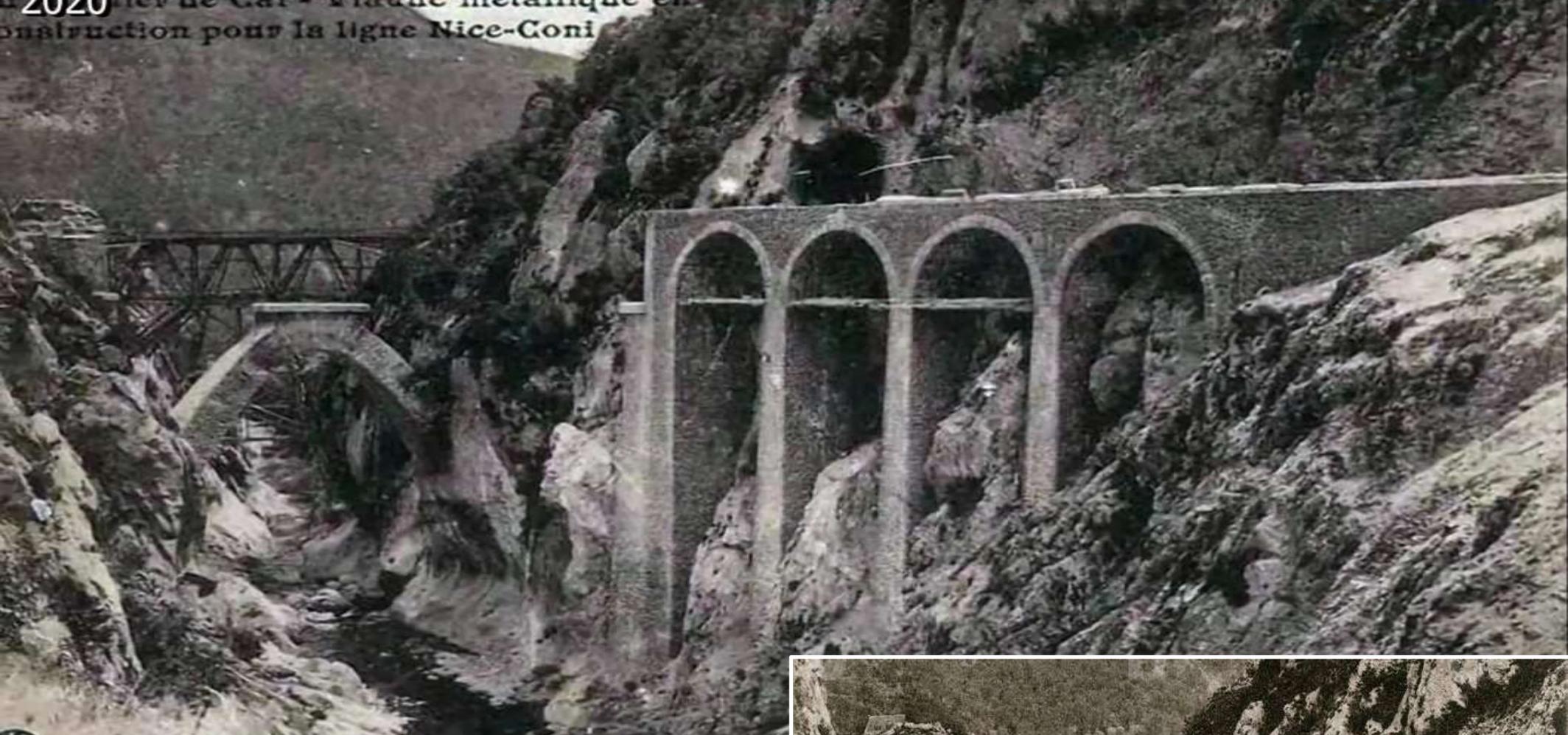


Viadotto del Bévéra (Sospel)

Noto anche come Ponte di Cai, è lungo 91 metri. Il ponte sul Bévéra, progettato da P. Séjourné, era costituito da un impalcato a traliccio in acciaio, sostenuto al centro da un arco in muratura a forma di ogiva perpendicolare all'asse dell'impalcato. La scelta progettuale deriva dal fatto che il ponte attraversa una valle molto profonda con un angolo particolarmente acuto.

2020

Construction pour la ligne Nice-Cong



Durante la guerra l'impalcato è stato abbattuto. Al suo posto è stato messo in opera un ponte provvisorio Roth-Waagner in asse con l'arco di sostegno. Per accedere al nuovo percorso è stato necessario realizzare una breve galleria sul fianco della montagna.



Dopo la guerra, il viadotto è stato ricostruito in calcestruzzo armato seguendo il progetto originale, che era però stato realizzato in pietra da taglio. L'impalcato è ora costituito da una struttura metallica scatolata. Per le sue peculiarità, è una delle opere d'arte che caratterizzano la linea. Complessivamente, il viadotto supera i 90 m.







494. BREIL (A.-M.) — Le Grand Viaduc de Banca - FL.

Viadotto del Banca (Breil-sur-Roya)

Si estende per 125 m lungo la discesa verso Breil. Subito dopo, una lunga galleria consente di raggiungere la valle Roia.





Il ramo tra Ventimiglia, Breil e Cuneo si sviluppa su quasi 100 km di lunghezza, e raggiunge i 1040 m di quota all'interno della Galleria di Tenda, lunga oltre 8 km.

La linea, in conseguenza della difficile orografia, presenta ben 27 importanti opere ingegneristiche all'aperto e 33 sotterranee, oltre a numerose altre minori, ma non per questo meno spettacolari.

4 gallerie hanno forma elicoidale per guadagnare o perdere quota senza dover superare le massime pendenze ammissibili; 3 si svolgono nel tratto in territorio francese, una in quello italiano.

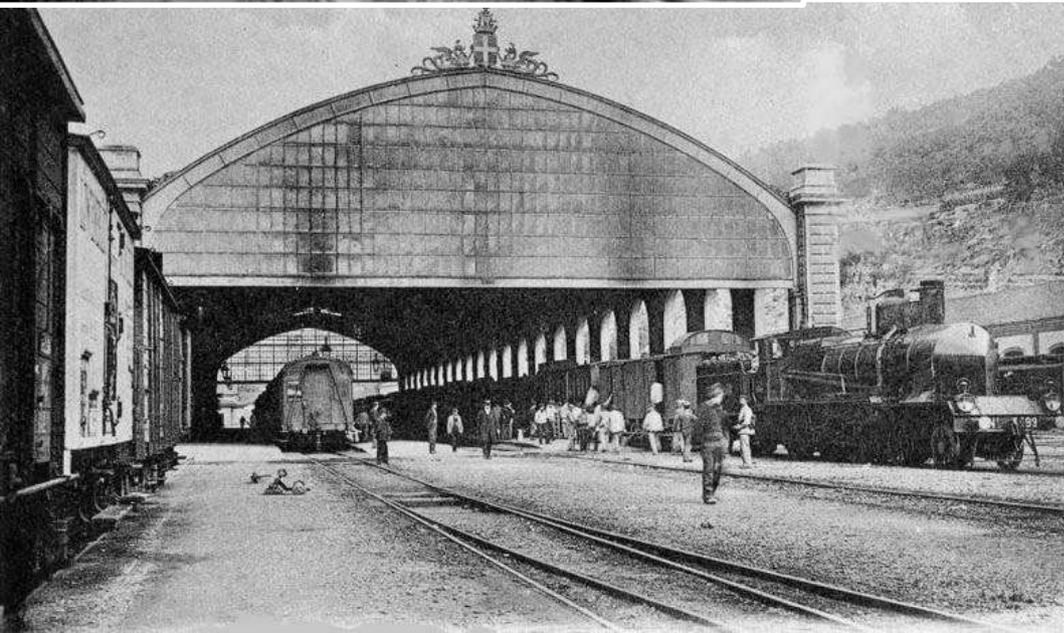
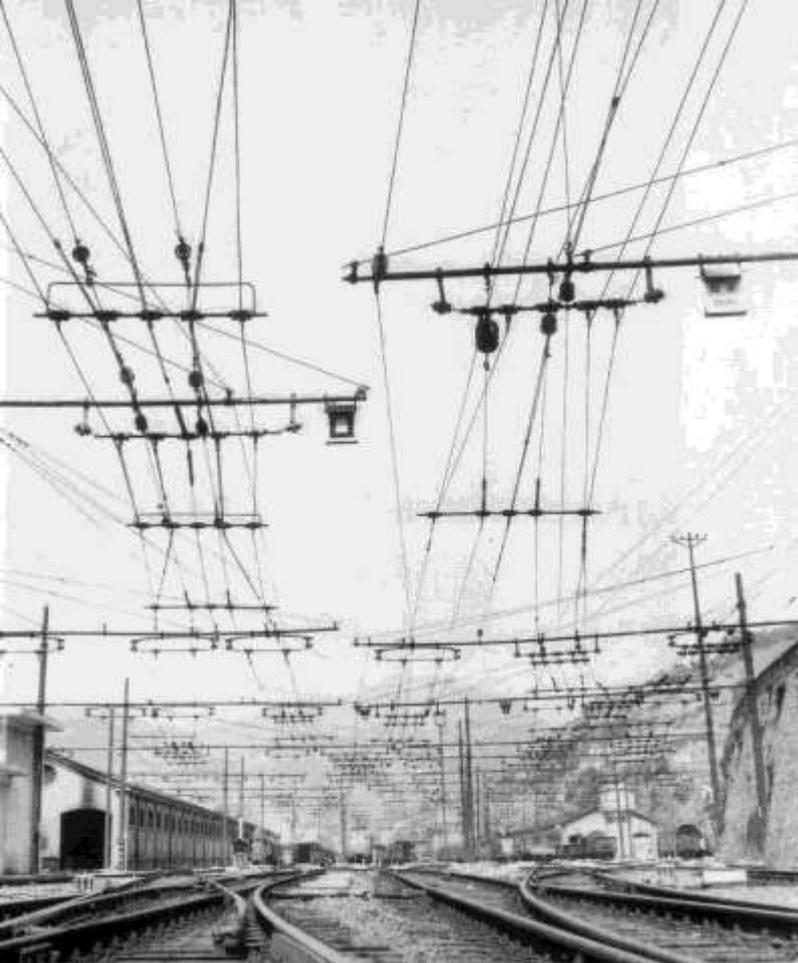
Attualmente, la linea ospita solamente traffico passeggeri, ma in occasione dell'alluvione del 2020 ha consentito di trasportare beni essenziali nelle zone rimaste isolate.

Sono in corso trattative e progetti per riportare la linea alla sua piena potenzialità.



Stazione di Ventimiglia

Ricostruita tra il 1933 ed il 1943 in stile razionalista da *Roberto Narducci* (progettista dei fabbricati di 35 stazioni in tutta Italia), è stazione internazionale: ospita i servizi e le infrastrutture di collegamento tra le ferrovie italiana e francese. Complessivamente, Ventimiglia vede il transito di 1.300.000 passeggeri all'anno.



Stazione di Ventimiglia

Alcune viste della vecchia stazione del 1880, a servizio delle linee per Genova, Nizza e Cuneo. L'impianto è stato elettrificato col sistema trifase tra il 1931 e il 1967. Alimentato col sistema francese a 1500 V, il nodo di Ventimiglia è oggi inaccessibile per i moderni treni italiani funzionanti a 3000 V.



Il Deposito Locomotive di Ventimiglia è stato realizzato alla fine del XIX secolo secondo un progetto standard comune ad altri impianti della SNCF, con la struttura in ferro della copertura progettata da *Gustav Eiffel*. L'edificio, oggi abbandonato e fatiscente, sarà ristrutturato ed adibito a Casa di Comunità.







Viadotto sul Bevera

Circa 4 km dopo la partenza, il treno attraversa il Bevera su di un ponte in muratura ad archi ribassati realizzato nel 1914.



Fermata di Bevera (5 km)

È stata attivata il 16 maggio 1914, contestualmente all'inaugurazione della tratta Ventimiglia-Airole, che nel 1928 sarà prolungata in territorio francese quale collegamento internazionale Cuneo-Tenda-Ventimiglia/Nizza.

Chiusa nel 1944 in conseguenza degli eventi bellici che condussero all'interruzione della linea, è stata riaperta nel 1979.





Fermata di Airole (11 km)

Posta tra due gallerie in uno spazio a volte insufficiente a ospitare l'intero convoglio, è stata attivata nel 1979 circa 600 metri prima della stazione originaria. Consiste in un breve marciapiede ed un piccolo fabbricato per l'attesa.





Stazione di Airole (12 km)

La stazione venne attivata nel 1914, quale capolinea della linea che da Ventimiglia avrebbe dovuto ricongiungersi con Cuneo attraverso il territorio francese.

Dal 1928, anno di apertura della tratta francese Tenda-Airole, l'impianto perse parte della sua importanza quale località di interscambio fra i servizi ferroviari e le diligence; per tale ragione il fabbricato viaggiatori, di grandi dimensioni, risultò sottoutilizzato.

L'impianto venne definitivamente chiuso al servizio viaggiatori nel 1944. Riattivata la linea nel 1979, la stazione venne trasformata in Posto di Movimento.



Fermata di Olivetta San Michele (13 km)

Fu inaugurata il 30 ottobre 1928 contestualmente all'attivazione della ferrovia internazionale. La fermata è costituita da un'unica banchina accessibile attraverso un imponente edificio, restaurato nel 2002.

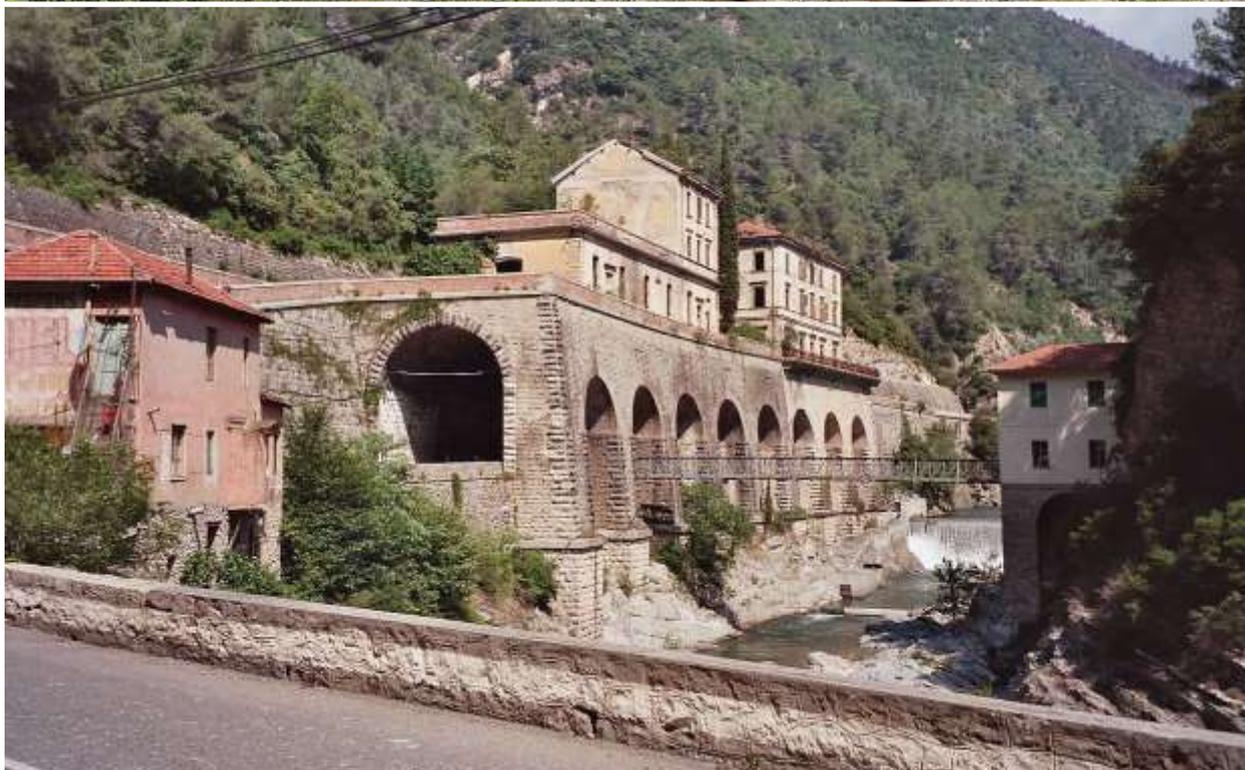


Stazione di Piena (17 km)

L'impianto, allora il primo in territorio italiano della sezione sud della Cuneo-Ventimiglia, venne aperto nel 1928 col ruolo di stazione di frontiera e restò in esercizio fino al 12 settembre 1944. La stazione rimase di competenza delle FS fino al 1947 e passò in carico alla SNCF quando le frazioni di Piena e Libri vennero scorporate dal comune di Olivetta San Michele. I treni ripresero a transitare nella stazione di Piena nel 1979, ma perduta la funzione di frontiera, l'impianto non venne riaperto all'esercizio.



ALn 663.1164, Piena (F), 31/8/2008 - Giorgio Stagni







Stazione di Breil-sur-Roya (21,6 km)

È la stazione di diramazione tra le due direzioni, quindi sono presenti i sistemi di segnalamento e controllo italiano e francese. È anche la sede del Dirigente del Movimento del tratto tra Limone e Ventimiglia. Riaperta nel 1979, è stata restaurata nel 2009-2010. La stazione comprende un fabbricato viaggiatori su tre livelli: eccetto il piano terra adibito ai servizi viaggiatori, il resto è abitazione privata. Sulla parte superiore della facciata c'è una decorazione in mosaico che riporta il nome della località e disegni geometrici. Breil vede il passaggio di 67.000 persone all'anno.



I lavori di costruzione iniziarono nel giugno 1920 con la realizzazione di una piattaforma di circa 1000×300 m che richiese lo sbancamento del terreno a nord e il riempimento del lato sud con il materiale di risulta delle gallerie. Fu anche necessario deviare per circa un chilometro la strada nazionale 204 verso il corso del Roja. L'impianto, inaugurato nel 1928, fu inizialmente gestito dalla PLM e passò alla SNCF nel 1938. Trattandosi di una stazione internazionale di diramazione, il complesso degli impianti ferroviari venne concepito in modo da essere in grado di far fronte a tutti i tipi di traffico.



Vennero dunque realizzati un monumentale fabbricato viaggiatori di 59 m di lunghezza, affacciato ad un annesso di 46 m raggruppante *buffet*, *buvette*, cucina, i locali doganali francesi e italiani, per la Guardia di Finanza italiana e i servizi diversi. Questa zona, dedicata ai viaggiatori, era servita da cinque binari, tre marciapiedi dotati di pensilina e un sottopassaggio.

Il servizio merci era distribuito su quattro aree, specializzate per traffico locale, di importazione, di esportazione e bestiame. Il servizio trazione disponeva di una rimessa locomotive suddivisa in due parti dedicate a PLM e FS, di un binario di rifornimento, di una piattaforma girevole e di un fabbricato dormitorio, refettorio e servizi per il personale.



Bombardata ripetutamente dalle forze alleate nell'estate 1944, la stazione restò completamente isolata dalla rete ferroviaria per la distruzione sistematica di viadotti e gallerie operata dai tedeschi in ritirata: il 12 settembre 1944 vennero distrutte le opere sulla diramazione di Ventimiglia, nella notte tra il 27 e il 28 ottobre 1944 quelle sulla diramazione di Nizza e tra il 15 e il 27 aprile 1945 quelle sul ramo comune verso Cuneo. La stazione venne riaperta parzialmente il 20 aprile 1947 con la riattivazione della sola linea proveniente da Nizza e così rimase, per oltre trentadue anni, fino al 6 ottobre 1979, giorno dell'inaugurazione della Cuneo-Ventimiglia ricostruita.



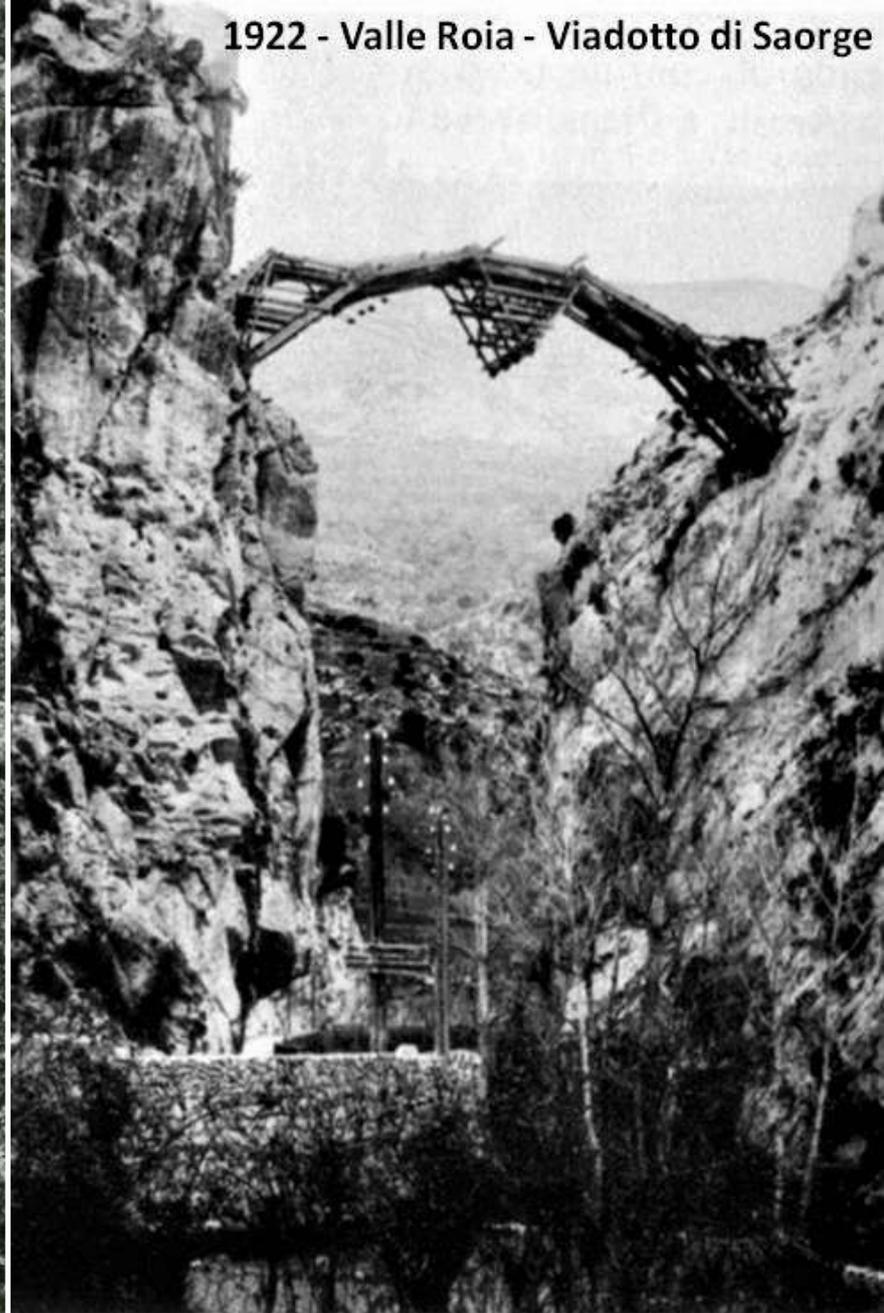
Parte dei fabbricati rimasti inutilizzati sono ora occupati dall'*Ecomuseo du Haut-Pays e dei Trasporti*. Creato nel 1989, è dedicato alla memoria di coloro che hanno progettato, costruito e gestito l'eccezionale linea ferroviaria franco-italiana attraverso le valli Roya e Vermenagna. Il museo, frutto di un'iniziativa privata e gestito da un'associazione senza fine di lucro, è costituito da locomotive, tram, autobus e filobus affidati dalla SNCF, da associazioni o da privati.





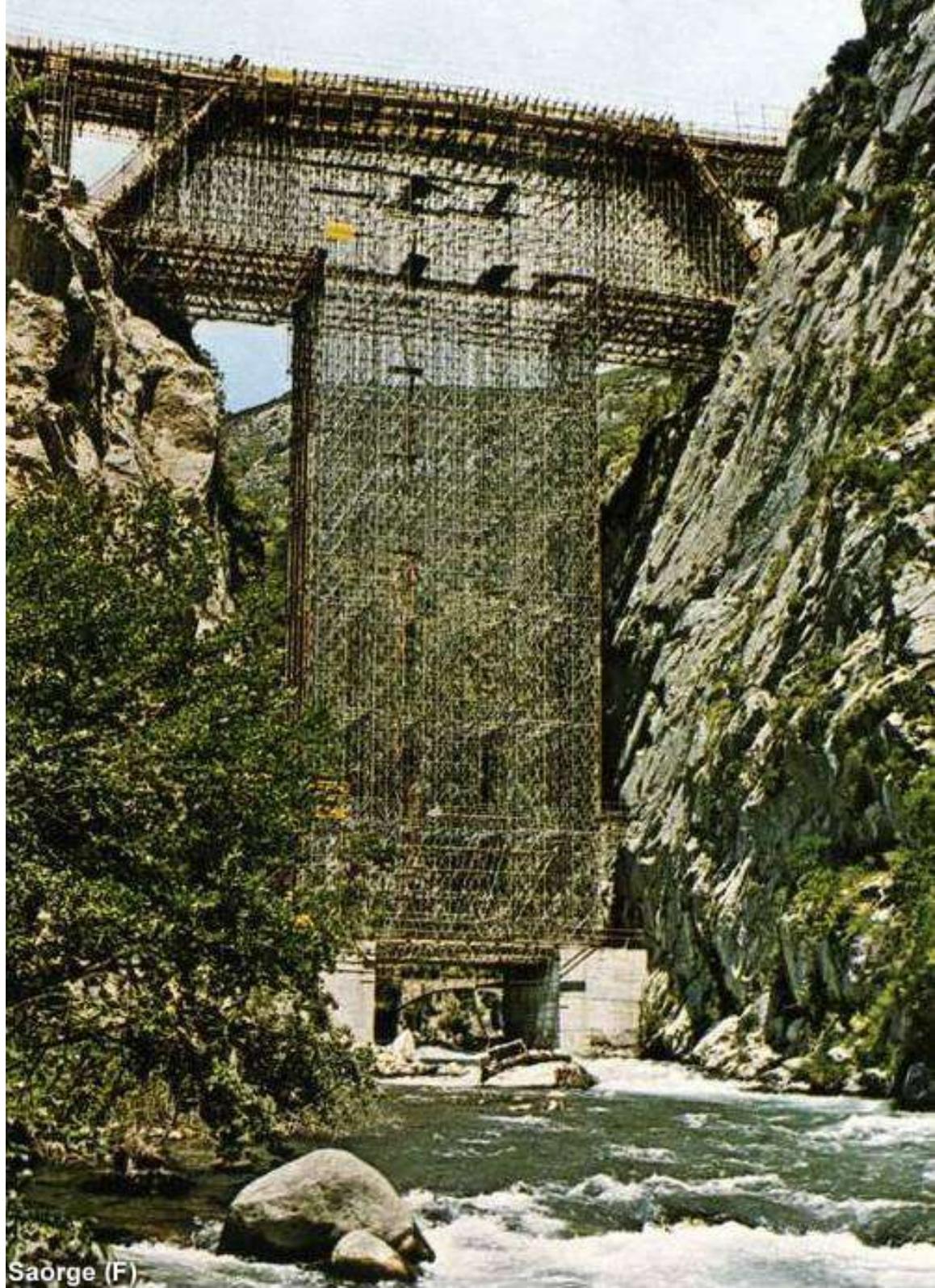
Viadotto di Saorgio

Costruito in pietra da taglio nel 1922 dall'impresa Mercier, Limousin et Cie su progetto di *Paul Séjourné*, consisteva in un unico arco alto 41 m sul Roia.



Alcune fasi della costruzione del viadotto nel 1922.

Anche questo manufatto è stato distrutto durante la guerra. Nel 1977 è iniziata la ricostruzione, in cemento armato e con un disegno completamente diverso. L'opera è stata completata nel 1978. *Nell'immagine*, l'imponente e complessa incastellatura realizzata per eseguire le gettate.





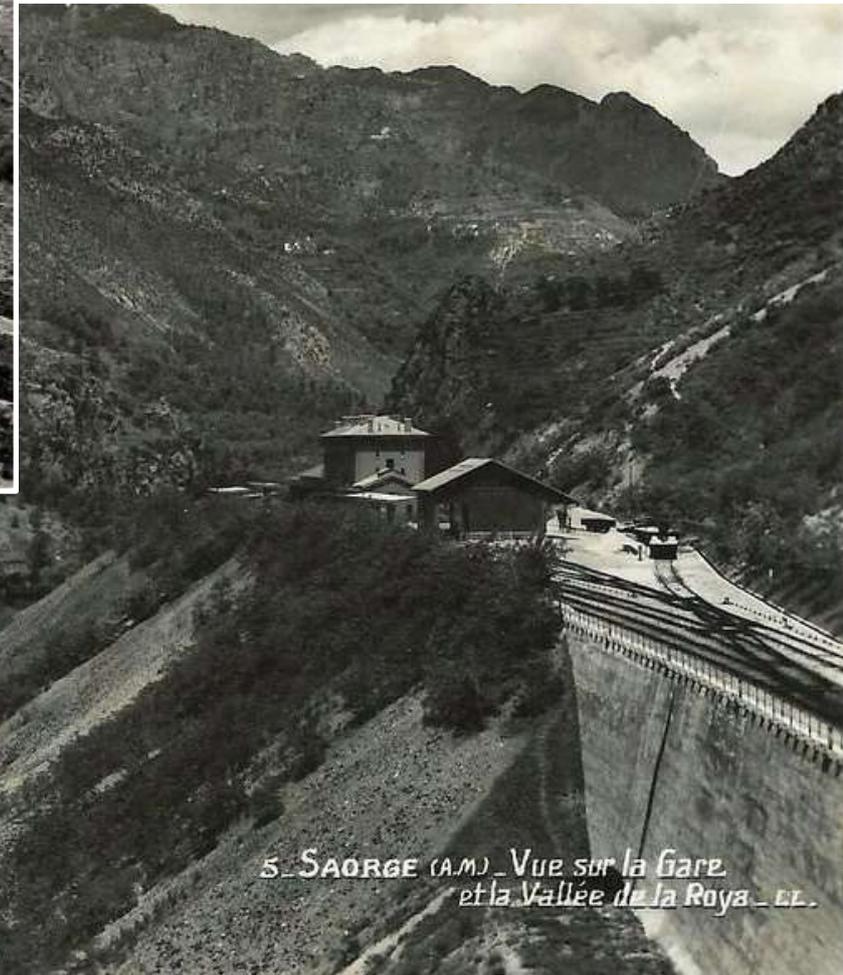
Il viadotto, che scavalca il Roya e la statale, come appare al giorno d'oggi.



Stazione di Fontan-Saorgio (28,5 km)

Utilizzata sia dai convogli italiani della Cuneo-Ventimiglia sia dai collegamenti francesi tra Breil e Tenda, ospita ogni anno oltre 1600 passeggeri. Dal dopoguerra, il fabbricato viaggiatori, intatto ma ormai inutilizzato, è stato adibito a colonia estiva per i figli dei ferrovieri francesi.

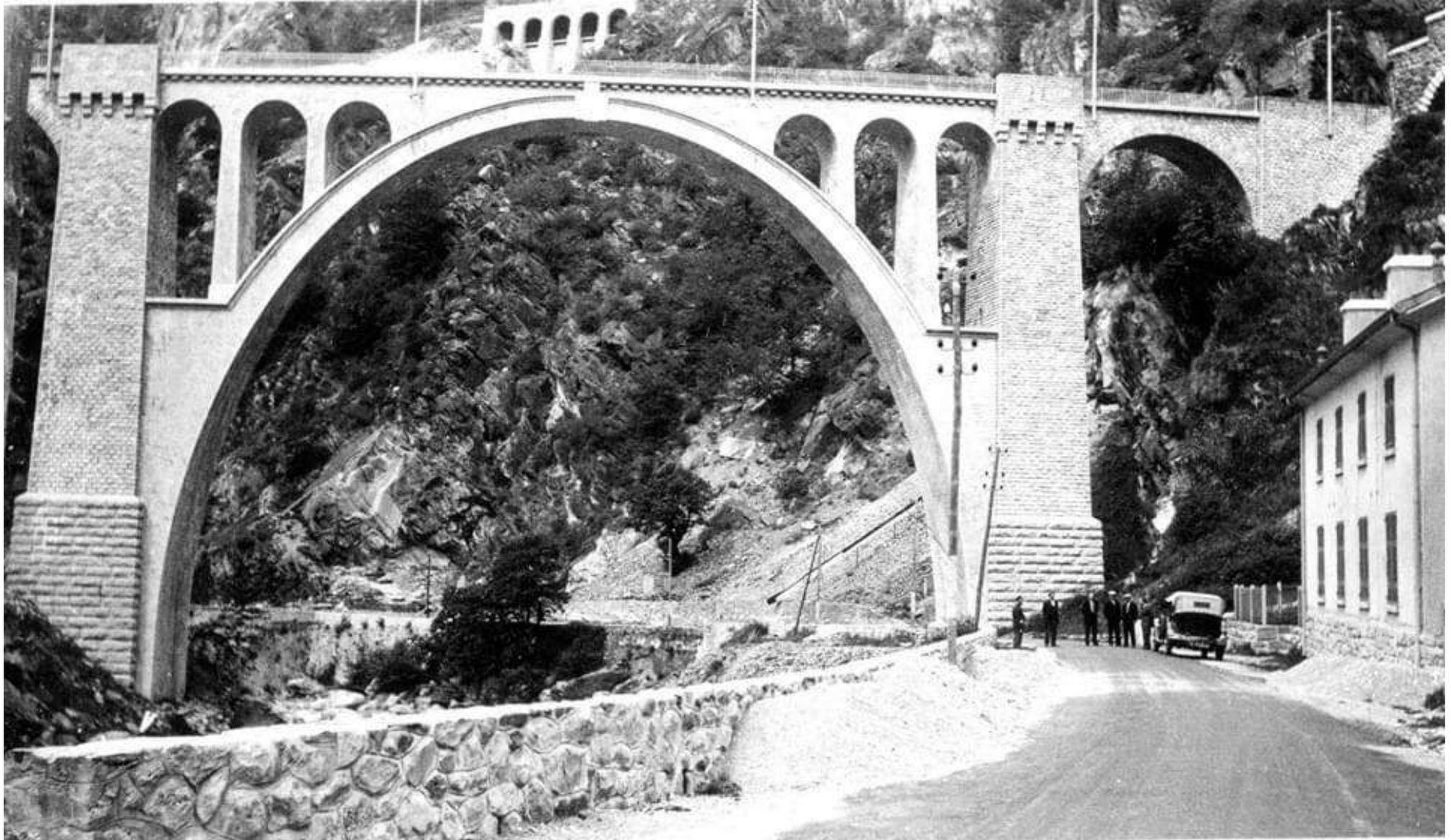
Nelle immagini, la stazione vista dall'esterno e dall'interno.



Aperta il 30 ottobre 1928, era in origine la prima stazione francese ad essere incontrata dai treni provenienti da Cuneo; come San Dalmazzo di Tenda e Piena, anch'esse stazioni di frontiera, era dotata dei servizi di dogana e di controllo di polizia.

Nelle immagini due viste d'epoca della stazione posta a mezza costa.

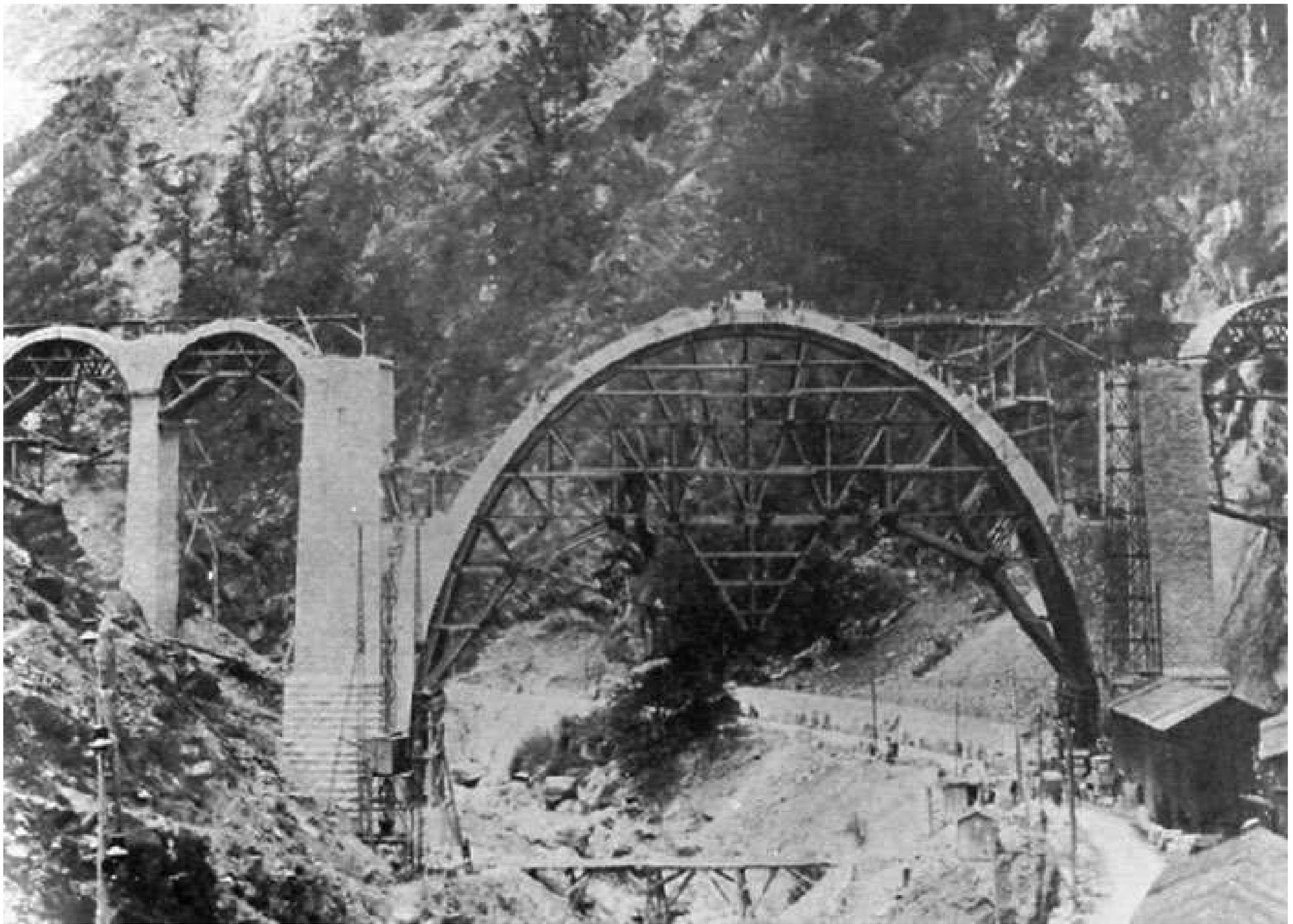




Viadotto Scarassouï

Al tempo della sua costruzione, su progetto dell'ing. *Paul Séjourné*, era situato a 5 km dal confine franco-italiano. Il ponte, lungo 125 m e disposto con una curvatura in pianta di 300 m di raggio, era posto allo sbocco di due tunnel scavati nei fianchi della valle. Il suo arco ellittico ribassato principale aveva un'apertura di 48 m con archi più piccoli per alleggerirne la struttura.

Alto 42,30 m sul fiume Roya, era stato costruito dall'Impresa A. Borie tra il 1921 e il 1923.



Un'immagine del viadotto in costruzione nel 1927.



Scarassoui (F)

Distrutto durante la guerra, il ponte è stato ricostruito negli anni '70 in cemento armato e con un disegno completamente diverso. Nell'immagine, l'imponente incastellatura per sostenere la gettata della struttura del ponte.



Scarassoui (F)

La struttura del ponteggio ulteriormente ampliata con componenti radiali per realizzare le solette laterali.



ALn 663, Scarassouï (F), 24/5/2009 - Giorgio Stagni

Il viadotto al giorno d'oggi. Il nord è a destra. Il treno era già comparso in alto, da destra a sinistra, poi ha percorso tutto l'elicoidale di Bergue, quindi attraversa la val Roya sul ponte e si dirige verso sud sul fianco sinistro della valle.







Stazione di San Dalmazzo di Tenda (41,2 km)

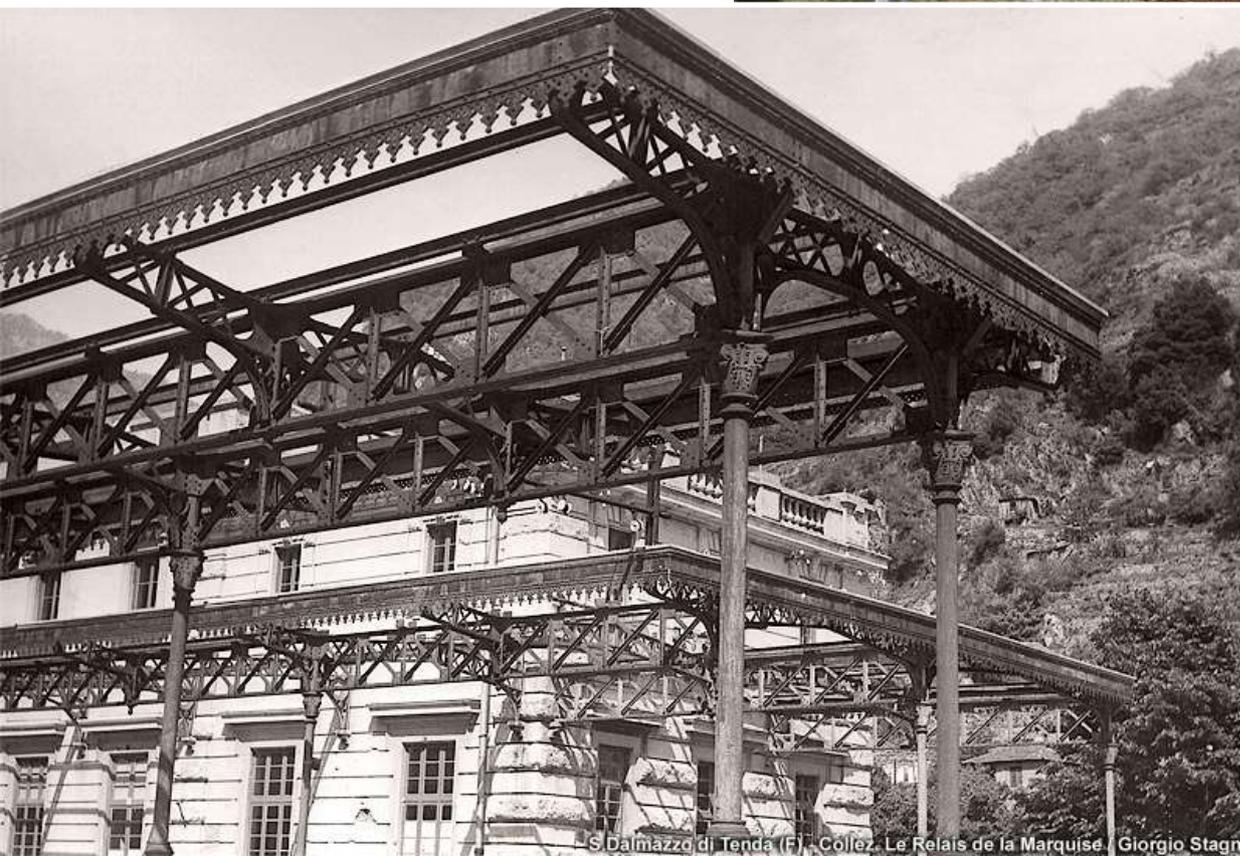
La stazione venne aperta il 1° giugno 1915 assieme al tronco Tenda-Briga Marittima-San Dalmazzo di Tenda. La Grande Guerra, iniziata per l'Italia nella settimana precedente all'inaugurazione, provocò la sospensione dei lavori, completati al 70-80%, sul tratto tra San Dalmazzo di Tenda e il confine francese. Inoltre, il forte ritardo della PLM nella costruzione della sua parte di linea fece sì che San Dalmazzo di Tenda rimanesse per oltre tredici anni il capolinea provvisorio.



I lavori terminarono verso Ventimiglia e Nizza soltanto il 30 ottobre 1928. Il 23 dicembre 1923, gli accordi fissarono le competenze delle quattro stazioni di frontiera (San Dalmazzo di Tenda, Fontan-Saorgio, Breglio e Piena). Tra gli impianti necessari, spiccava un monumentale fabbricato viaggiatori in stile barocco piemontese con facciata in pietra e mattoni, due grandi pensiline e due sottopassaggi, capace di accogliere al piano terreno gli uffici e i servizi per la ferrovia, la dogana e la polizia e ai piani superiori il dormitorio per i macchinisti e il personale viaggiante e gli alloggi dei funzionari FS. *Nell'immagine*, la stazione prima della costruzione dell'attuale fabbricato. Oggi il piazzale è occupato da un campo da calcio.



1/8/2008 - Giorgio Stagni



S. Dalmazzo di Tenda (F) - Collez. Le Relais de la Marquise - Giorgio Stagni

Al giorno d'oggi, la stazione è frequentata da poco più di 2000 viaggiatori all'anno.

In alto: l'impianto fortemente ridimensionato visto dal lato dei binari.

A sinistra: un dettaglio delle pensiline degli anni '20.

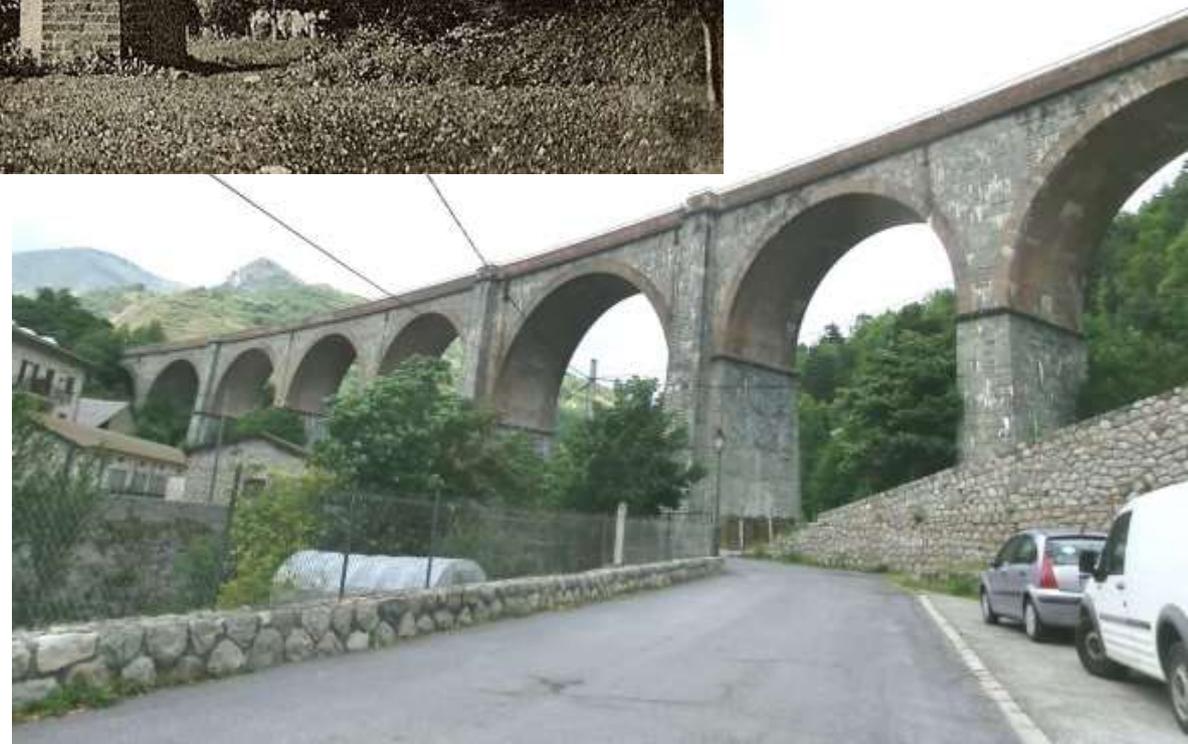
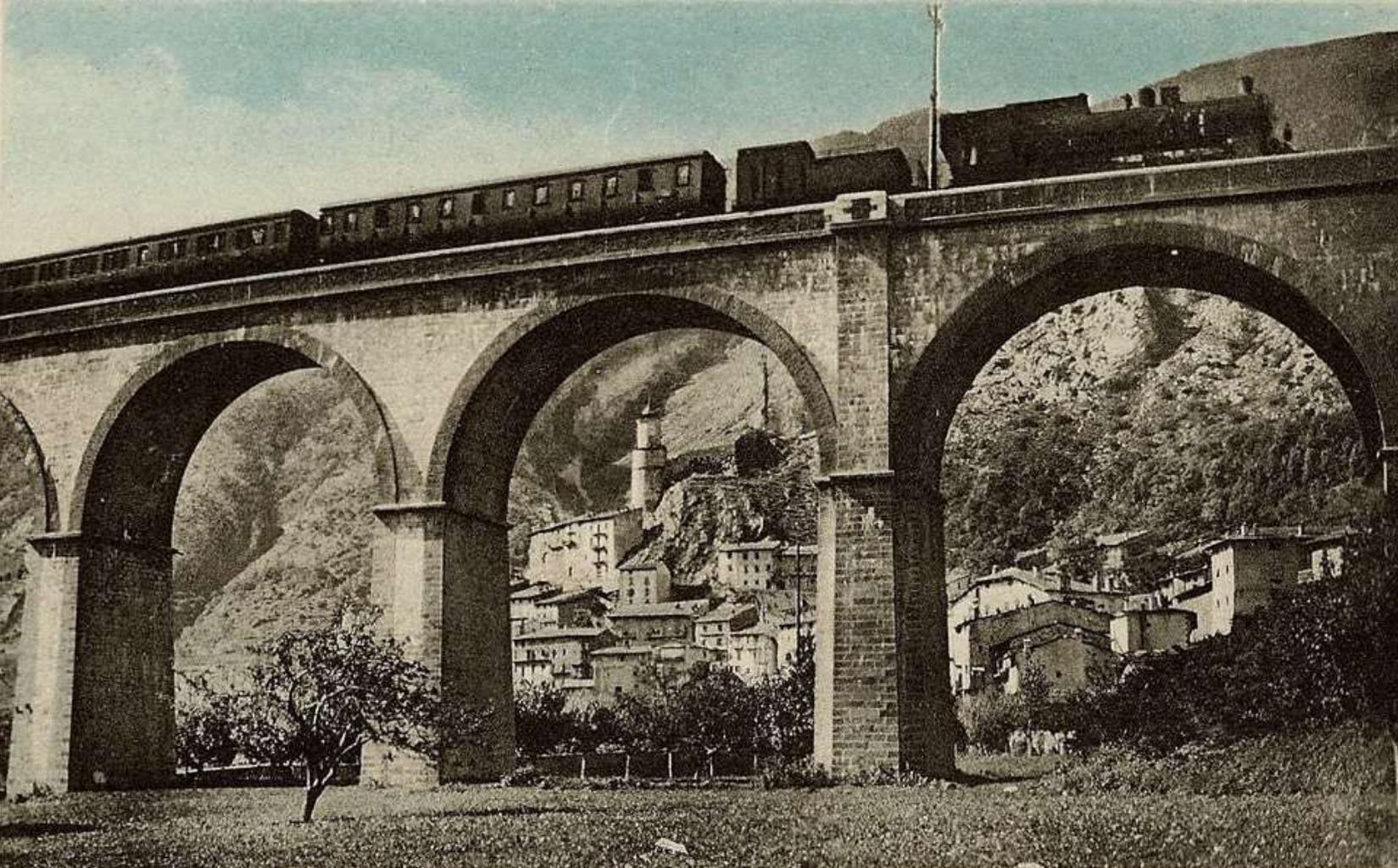


Fermata di Brigia Marittima (45 km)

Inaugurata nel 1915; dopo le distruzioni belliche, il passaggio alla Francia e 34 anni di inattività, fu riaperta come fermata ferroviaria col nome francese di *La Brigue* in occasione della riapertura della linea nel 1979.

In alto: la fermata oggi. *In basso:* la stazione durante il periodo italiano.





Viadotto di Tenda

Realizzato in muratura nel 1915, è lungo 191 m e alto 36. *Nelle immagini*, una vista degli anni '20 e la situazione attuale.

Stazione di Tenda (49 km)

Anche questa stazione è stata realizzata nel 1915 e, dopo le vicissitudini della linea, riaperta fortemente ridimensionata nel 1976.

Vi transitano comunque oltre 9000 passeggeri all'anno.

Le immagini illustrano l'interno e l'esterno del fabbricato nella situazione attuale.





Viadotto La Chapelle

È lungo 89 m ed alto 32 sul fondovalle; è stato il primo a crollare il 10-6-1940.

In alto: durante la ricostruzione nel 1975. *A destra:* la situazione attuale.





Stazione di Vievola (57 km)

A meno di 1 km dall'ingresso della galleria di Tenda, è stata per 13 anni il capolinea della linea da Cuneo. *Le immagini* illustrano l'interno della stazione negli anni '20 ed al giorno d'oggi.



ALn 663.1196, Vievola (F), 31/8/2009 - Giorgio Stagni





Stazione di Limone Piemonte (67,5 km)

È la stazione a servizio dell'omonimo comune. Funge da stazione internazionale in quanto posta al confine con la Francia. Fino all'ingresso dell'Italia nell'area Schengen era dotata di un distaccamento della Polizia di Frontiera.



A sinistra: il portale d'ingresso della galleria di Tenda visto dai binari della stazione.

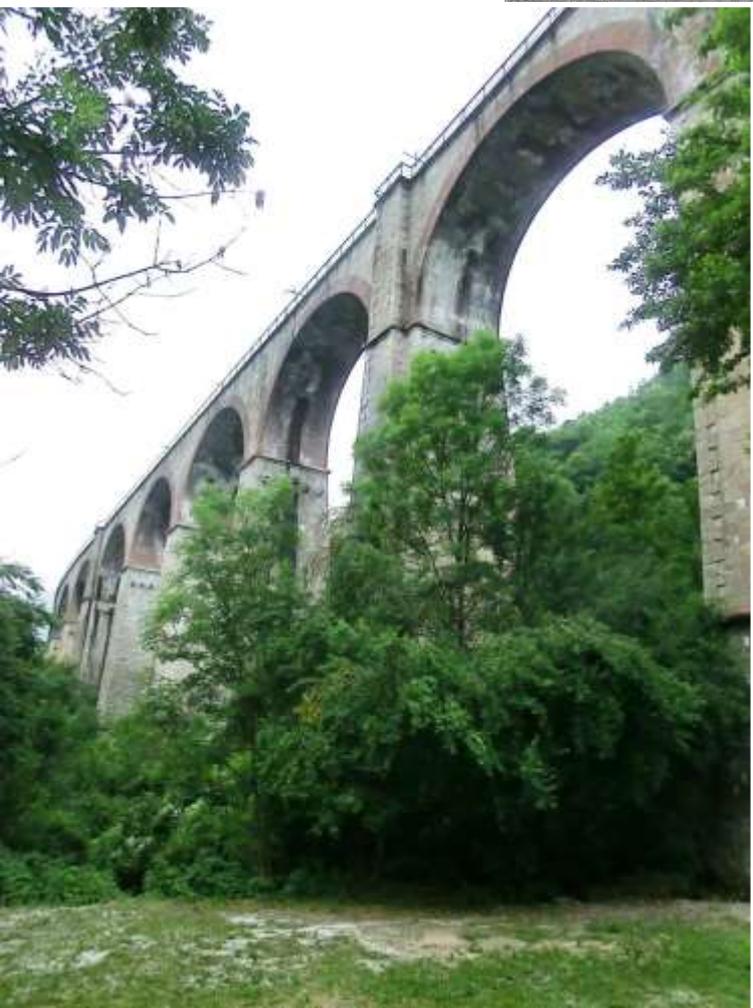
In basso: l'interno della stazione.



La gestione degli impianti è affidata a Rete Ferroviaria Italiana. La stazione è frequentata sia da pendolari (anche frontalieri) sia da turisti, visto il forte afflusso turistico del paese. A Limone termina l'elettrificazione della linea.



Il viadotto Rivoira



Viadotto sul Rivoira

Costruito nel 1891, presenta una struttura in muratura ad archi a tutto sesto. La lunghezza di 300 m si sviluppa su 15 archi e raggiunge l'altezza di 40 m sui caratteristici piloni rastremati.



Una vista d'insieme del maestoso viadotto.



Stazione di Vernante (76,4 km)

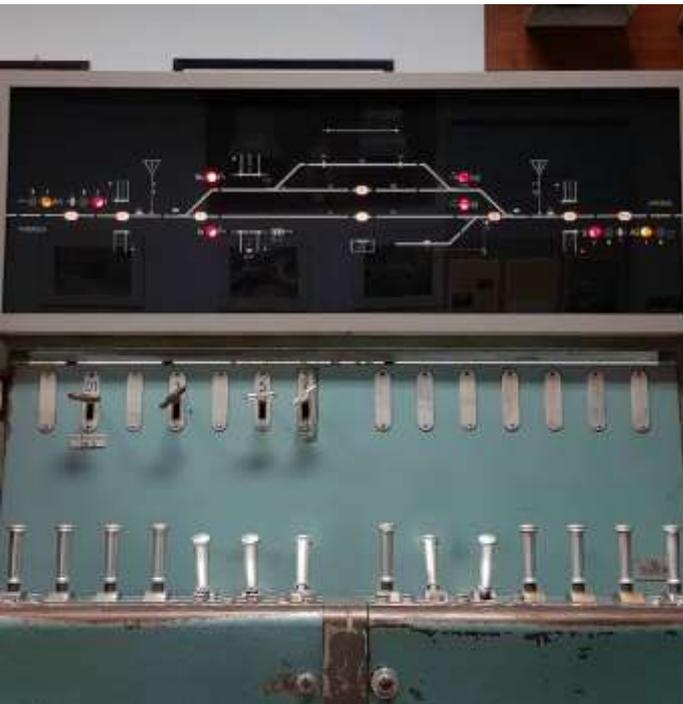
Il fabbricato viaggiatori ha la classica architettura italiana, su due livelli, squadrato, di medie dimensioni e ben tenuto: una sua particolarità sono due *murales* rappresentanti alcune scene della favola di Pinocchio, posti sulla sua facciata. Il piano inferiore ospita la sala d'attesa e la biglietteria *self-service*, mentre quello superiore è chiuso.



Stazione di Robilante (82,8 km)

Dal 19 dicembre 2010 la stazione non è più telecomandata da Cuneo, ma dal Dirigente Centrale Operativo di Torino Lingotto. Il traffico passeggeri è integrato dal rilevante traffico merci legato al vicino cementificio.

Nelle immagini, l'interno e l'esterno della stazione.



Dall'inizio del 2016 l'associazione *Ferroclub Cuneese* si occupa del decoro e riordino dei locali interni non più in uso all'esercizio ferroviario, delle aree di pertinenza e del giardino esterno. È stato allestito un locale museo ferroviario che comprende un plastico ferroviario, un passaggio a livello, diversi apparati di comando e controllo e alcuni rotabili storici.







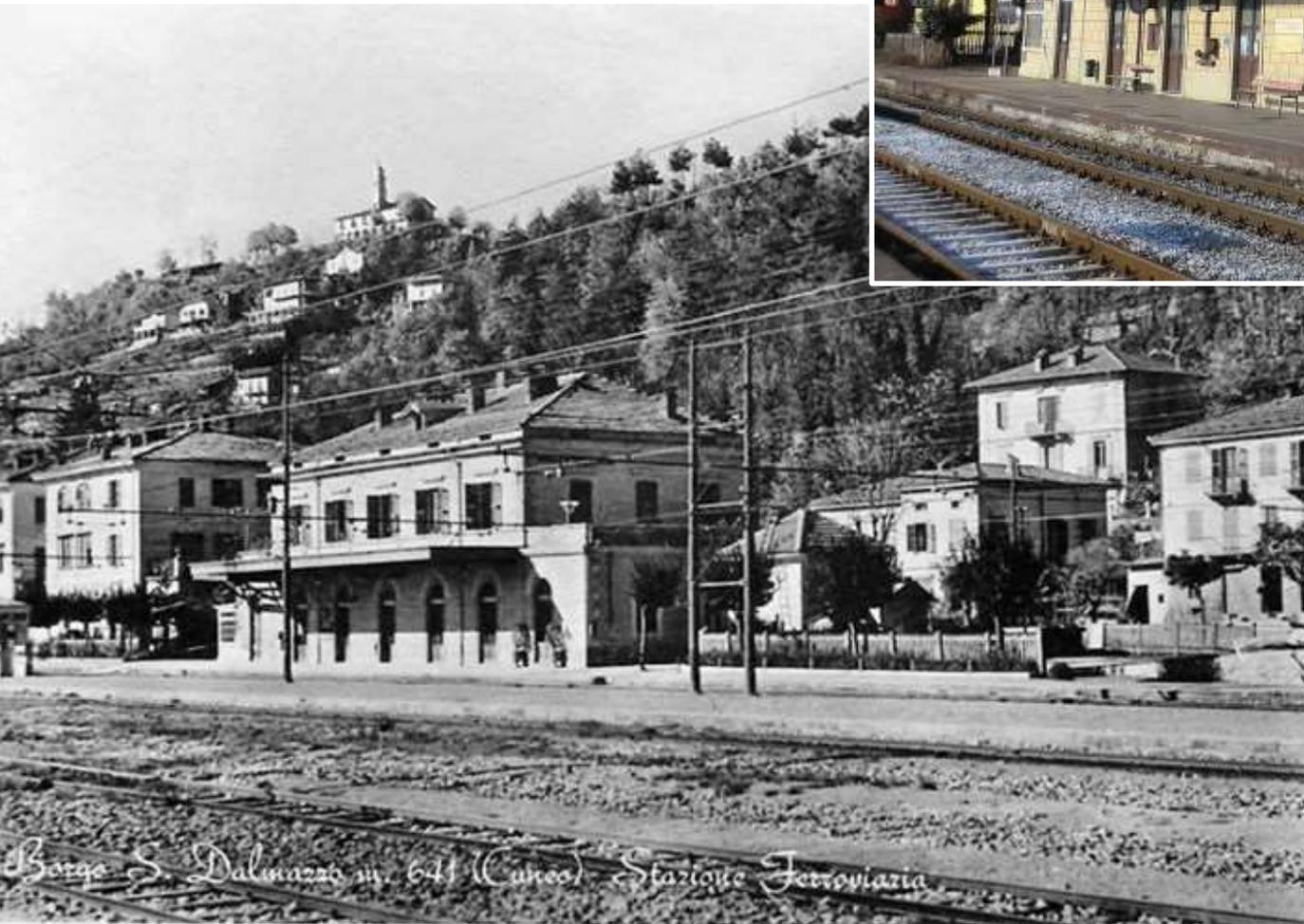
Fermata di Roccavione (85,7 km)

Originariamente si trattava di una stazione di precedenza/incrocio e scalo, essendo provvista allo scopo di più binari. Attorno al 1979 Roccavione è stata declassata a fermata impresenziata, e tutti i binari (eccetto uno di transito) sono stati rimossi. Ad aprile 2019, nell'ambito e con i finanziamenti delle politiche transfrontaliere del Piano Integrato Territoriale (PITer) ALPIMED (*Alpimed Mobile*) e della realizzazione della pista ciclabile europea EuroVelo 8, viene pianificato il rilancio polifunzionale della struttura, che diventerà internodo treno-bicicletta, contestualmente al piano di valorizzazione – anche turistico-ambientale – della ferrovia internazionale Nizza-Cuneo.

Stazione di Borgo S. Dalmazzo (87 km)

È una stazione Bronze (4a categoria)
che ospita anche un discreto traffico
merci.

*Nelle immagini: l'interno della stazione
negli anni '50 ed al giorno d'oggi.*







Stazione di Cuneo (99 km)

La stazione è alla confluenza delle linee provenienti da Fossano, Ventimiglia, Mondovì e Savigliano (queste ultime due chiuse dal 2012 per scarso traffico). È dotata di 6 binari, oltre ad altri 7 per il servizio merci. È anche presente un Deposito Locomotive e, di recente, la stazione è stata dotata di nuovi impianti di segnalamento e di avviso sonoro.



Nel piazzale dei binari della stazione sono ancora presenti le mensole del sistema trifase, utilizzate per sorreggere l'attuale linea aerea.



Il Treno delle Meraviglie esiste davvero: da Nizza a Tenda con alcune corse dirette.
Qui è fotografato a Breil-sur-Roya.

Per saperne di più:

<https://structurae.net/fr/ouvrages/ligne-nice-vintimille-a-coni-cuneo-par-breil-sur-roya>

<http://www.stagniweb.it/>

<https://www.cuneo24.it/2018/11/i-90-anni-del-treno-delle-meraviglie-ecco-come-nel-1928-litalia-festeggiava-la-cuneo-ventimiglia-10121>

<https://www.youtube.com/watch?v=19bTFH4fFgY>

<https://www.youtube.com/watch?v=l6lHJw5km0w>

<https://www.youtube.com/watch?v=rIGEcANoZg8>

https://www.facebook.com/FerroclubCuneese?locale=it_IT

<https://www.cuneo24.it/2020/07/progetto-alpimed-mobil-firmata-la-convenzione-tra-provincia-e-unione-montana-alpi-marittime-76079/>

<https://www.menton-riviera-merveilles.it/mercantour-roya-bevera/treno-delle-meraviglie/>

http://www.clamfer.it/08_Musei/MuseoBreil/Ecomuseo.htm