



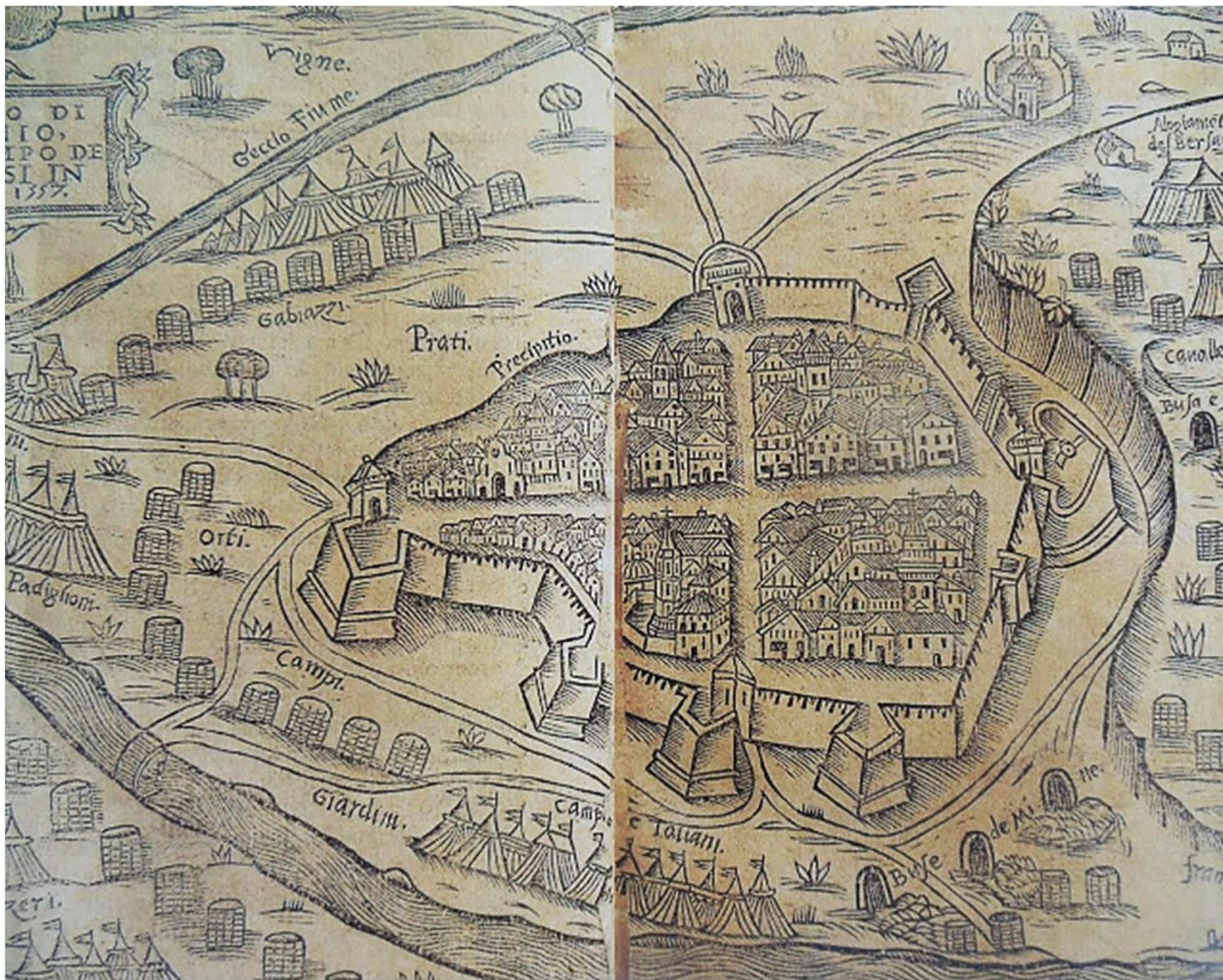
*"...fare insieme per fare meglio"*

5 dicembre 2023

## ***Il Treno delle Meraviglie***

Le vicissitudini

Il 10 aprile 1382 la Città di Cuneo chiede l'annessione alla Contea di Savoia. Amedeo VI, il conte Verde, l'accetta; concedendo privilegi in termini statutari e fiscali.



*Amedeo VI di Savoia*, soprannominato il conte Verde (Chambéry, 1334 - Santo Stefano di Campobasso, 1383), fu conte di Savoia e conte d'Aosta e Moriana dal 1343 al 1383. È stato il fondatore della più alta onorificenza sabauda, tra le più prestigiose e antiche al mondo: l'Ordine Supremo della Santissima Annunziata.



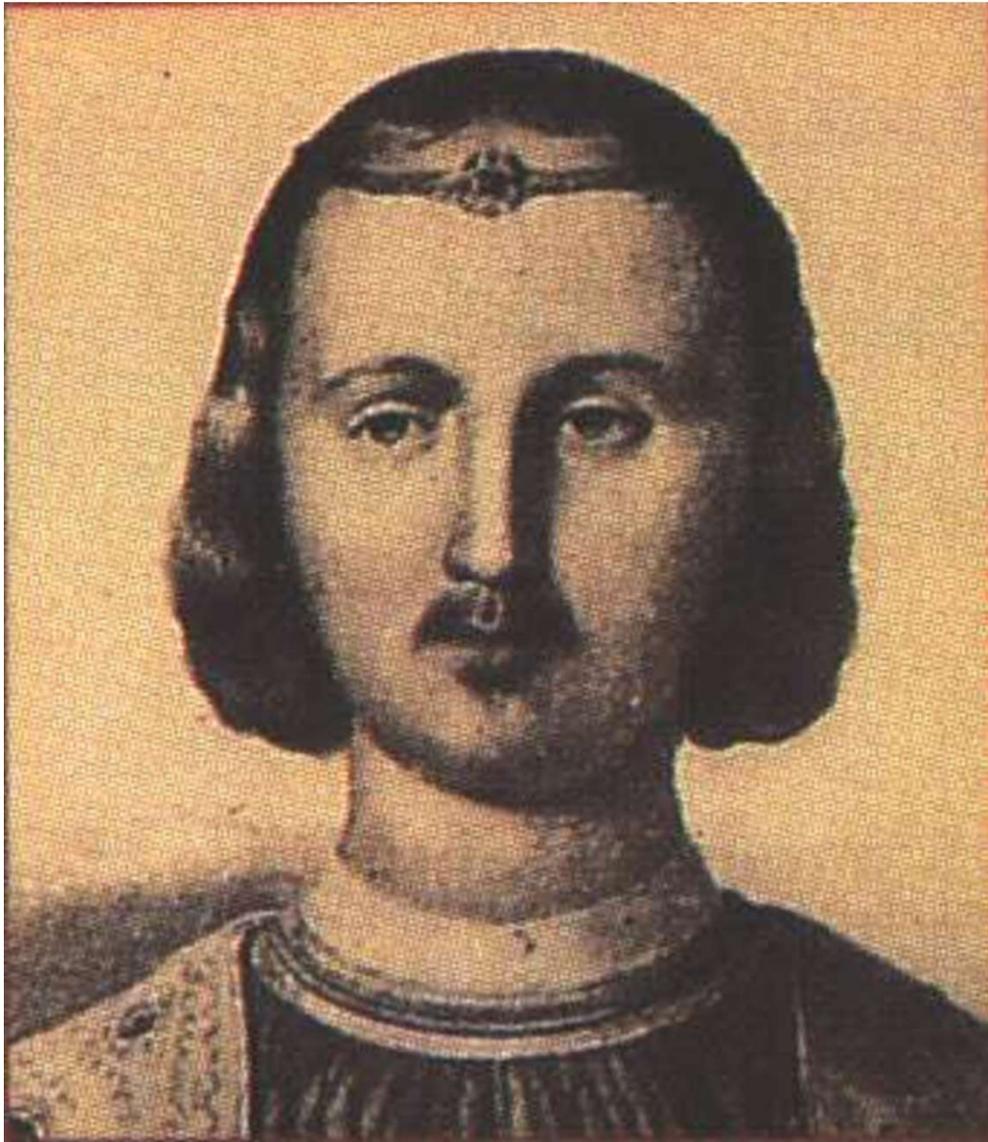
Un ritratto del Conte Verde ed il monumento che lo commemora in piazza Palazzo di Città a Torino.



Il 28 settembre 1388 anche Nizza stipula un atto di “dedizione”, accettato dal conte Rosso Amedeo VII, con la conseguente concessione di autonomia.



*Amedeo VII di Savoia* detto il conte Rosso (Avigliana, 1360 - Ripaglia (Savoia), 1391) è stato conte di Savoia, d'Aosta, Moriana e Nizza. Secondo alcuni, Amedeo è conte Rosso a causa del colore dei suoi capelli. Secondo altri poiché, impegnato in una campagna militare, alla notizia della nascita del proprio primogenito abbandonò il lutto per la morte del padre, a favore di abiti rossi, per festeggiare.

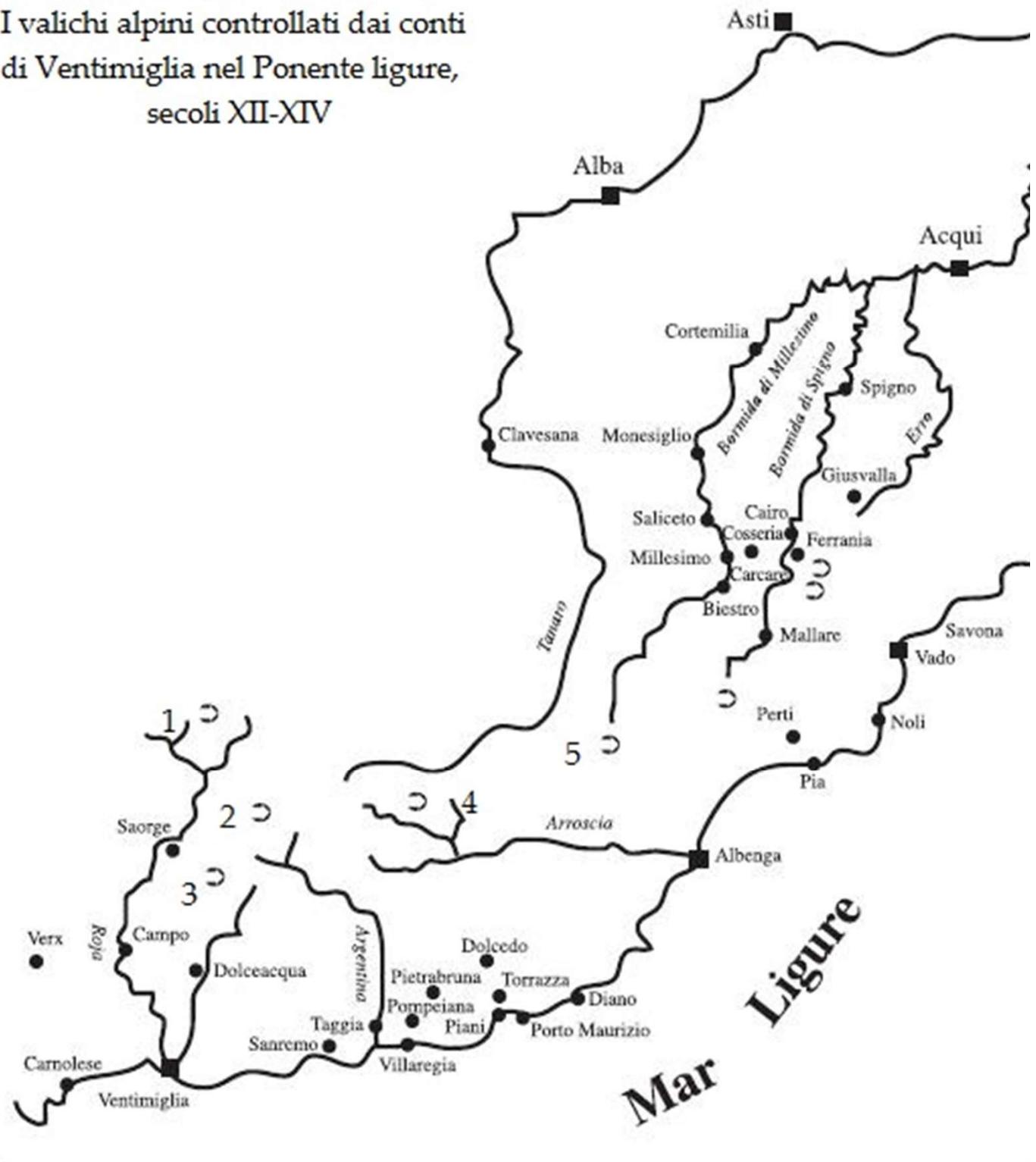


Un ritratto del Conte Rosso ed il Castello di Avigliana (sullo sfondo) suo luogo di nascita.



La necessità di un collegamento tra la pianura piemontese e la costa, previsto dal trattato con la comunità nizzarda, trova però un ostacolo nei conti di Ventimiglia, signori di Briga e Tenda. Questa famiglia di antichissima nobiltà, discendente dagli imperatori Bizantini, controlla tutti i valichi tra Tenda e Cadibona.

I valichi alpini controllati dai conti di Ventimiglia nel Ponente ligure, secoli XII-XIV

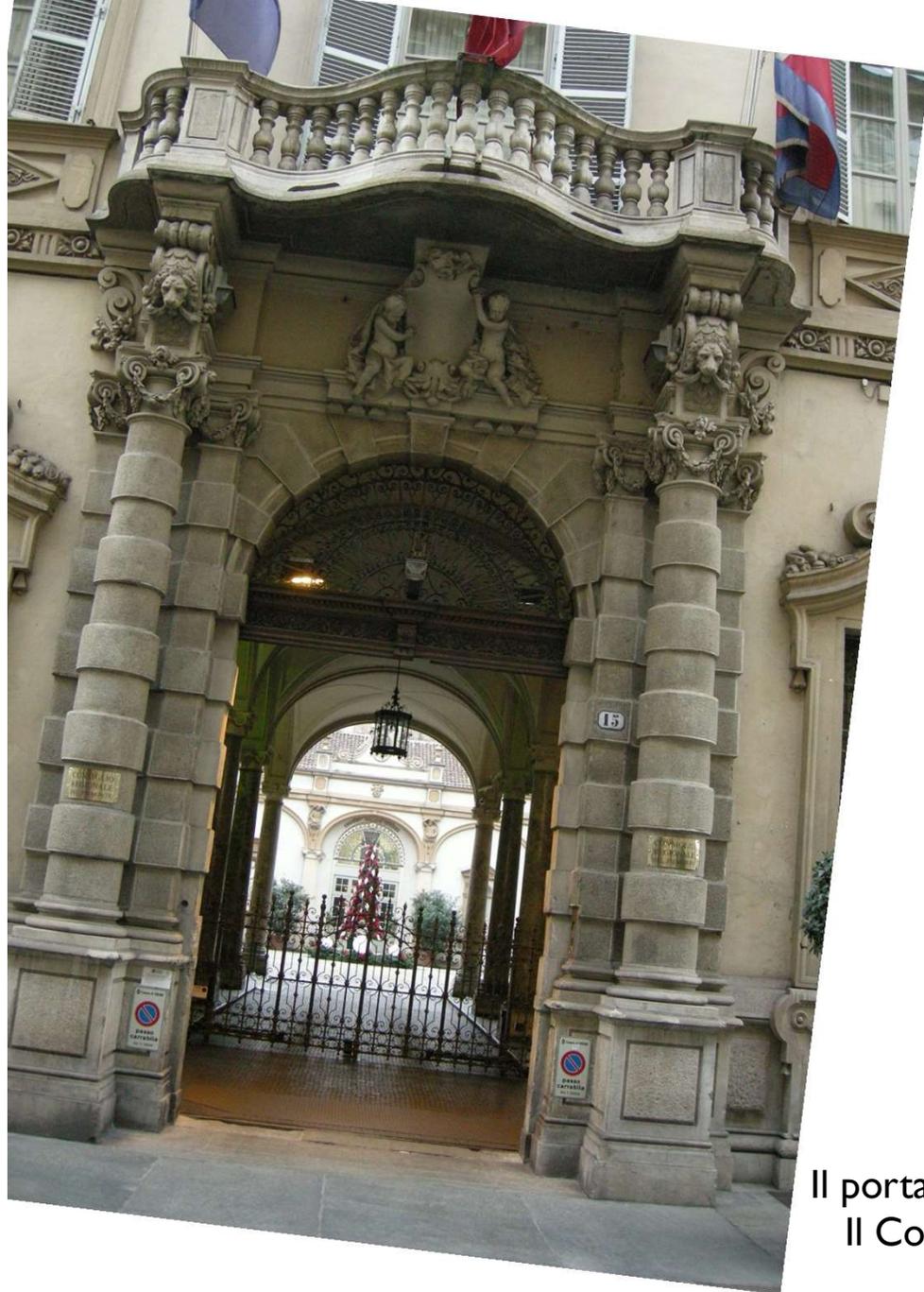


1498. *Renato di Savoia* (il Gran Bastardo, figlio di Filippo II e della sua amante Libera Poltronieri) sposa la undicenne *Anna Lascaris* che erediterà la contea di Tenda. In questo modo la val Roia e la val Vermenagna entrano nell'orbita degli interessi sabaudi.



Anna Lascaris di Tenda e lo stemma di Renato come conte di Tenda, capostipite del ramo Savoia-Villars.





Il portale del Palazzo Lascaris (1665) a Torino.  
Il Corsaro Nero è signore di Ventimiglia...

Solo il 26 maggio 1582 un editto del re di Francia attesta l'acquisizione delle terre contese, concedendo a *Carlo Emanuele I* l'ufficialità definitiva dell'intitolazione.  
Il Ducato Sabauda si estende dal lago di Ginevra al mare.

# Il CORSAIRO NERO

di EMILIO SALGARI



Anche Kabir Bedi ha interpretato il conte di Ventimiglia nel film di Sollima del 1976.

In questo caso, Honorata, la figlia del governatore di Maracaibo, è interpretata da Carole André, già Perla di Labuan...



A Ventimiglia una statua in bronzo ed un *mural* ricordano le fantastiche gesta del Corsaro Nero, Emilio, conte di Roccabruna (o Roccanera), signore di Ventimiglia e di Valpenta...

Ci si accinge subito alla progettazione di una strada diretta, al posto delle precedenti mulattiere, che prevede già una galleria sotto il Tenda, inaccessibile 4 mesi all'anno. Ma le difficoltà tecniche ed i rilevanti costi ne ritardano l'esecuzione per due secoli. Fino ad allora, le merci (specialmente il sale) continuano ad essere trasportate da carovane di muli. Il colle di Tenda è a 1871 metri di quota.



Nizza è l'indispensabile sbocco sul mare del Ducato di Savoia: il duca *Emanuele Filiberto* intraprende un vasto programma per proteggere e potenziare le strutture portuali di Villefranche. Crea il porto militare di Darse e costruisce al suo sbocco, dal 1557, la cittadella di Saint-Elme. Dal 1748 *Carlo Emanuele III* inizia la costruzione del porto di Nizza che prosegue per decenni.

I porti di Nizza e Villefranche al giorno d'oggi.



Nel 1777 da Nizza ci sono state 2193 partenze di muli con merci varie per Torino e 16.124 per Cuneo. Sommato al trasporto del sale, in un anno sono partiti da Nizza 48.340 carichi con circa 8.466 tonnellate di merci. Sono stati impiegati circa un migliaio di singoli muli. In termini moderni, si tratta del carico di 300-340 autoarticolati. Specifiche norme imponevano il trasbordo a Cuneo delle merci dirette a Torino, per salvaguardare il lavoro dei carrettieri della pianura; alcune tipologie di merci fragili o deperibili potevano proseguire senza rottura di carico. Le polizze di carico del tempo elencano: olio d'oliva, carni fresche e salate, vino, capperi, agrumi, mandorle, acciughe, legname, marmo, vetro, trementina, colla, cera, sapone, carta...

Nizza col suo castello ed il colle di Tenda col suo forte come compagno sul *Theatrum Sabaudiae* del 1682.



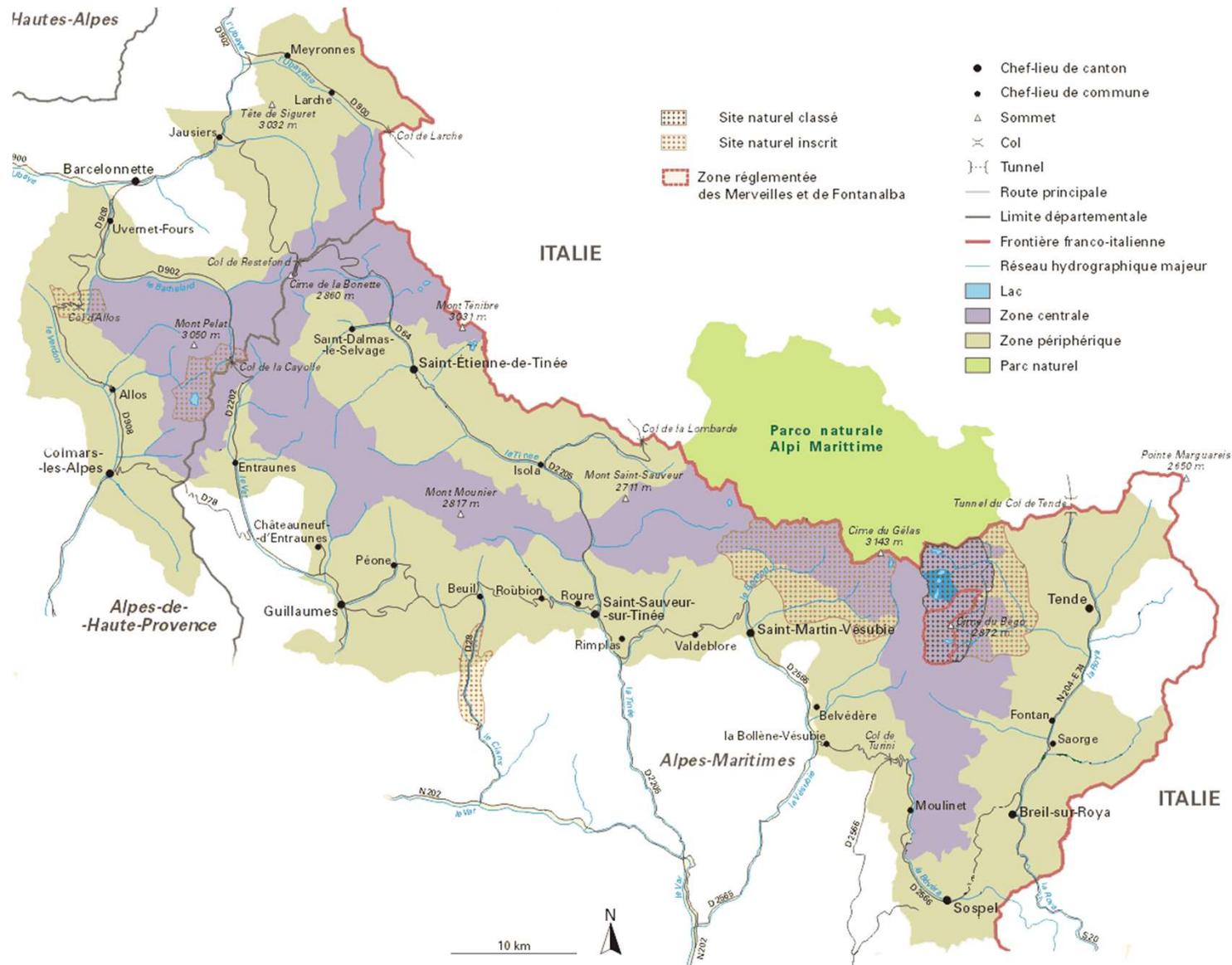
Nel 1780 iniziano i lavori per realizzare la strada carrozzabile, sostanzialmente sullo stesso tracciato della precedente mulattiera.

Il 5 maggio 1789 (apertura degli Stati Generali a Parigi) è già attivo da pochi mesi un servizio diretto di diligenze che collega Torino a Nizza in un giorno e mezzo lungo la strada quasi terminata.

Il 29 settembre 1792 i rivoluzionari francesi iniziano con l'occupare Nizza (e la Savoia).



Il rifugio della Cà, lungo la strada al colle di Tenda.  
Anche il paese di Fontan è stato realizzato nel '600 come punto di sosta.



Il 14 aprile 1793 i francesi occupano Sospel. Nella primavera del 1794 l'esercito sabaudo cede il Moncenisio ed il Piccolo San Bernardo, a giugno si chiude in assedio ad Exilles. Nel settembre, dopo aver superato le difese del forte di Saorge e dell'Authion, l'esercito francese giunge ad attaccare il forte di Ceva. I luoghi dei combattimenti oggi fanno prevalentemente parte del Parco del Mercantour.

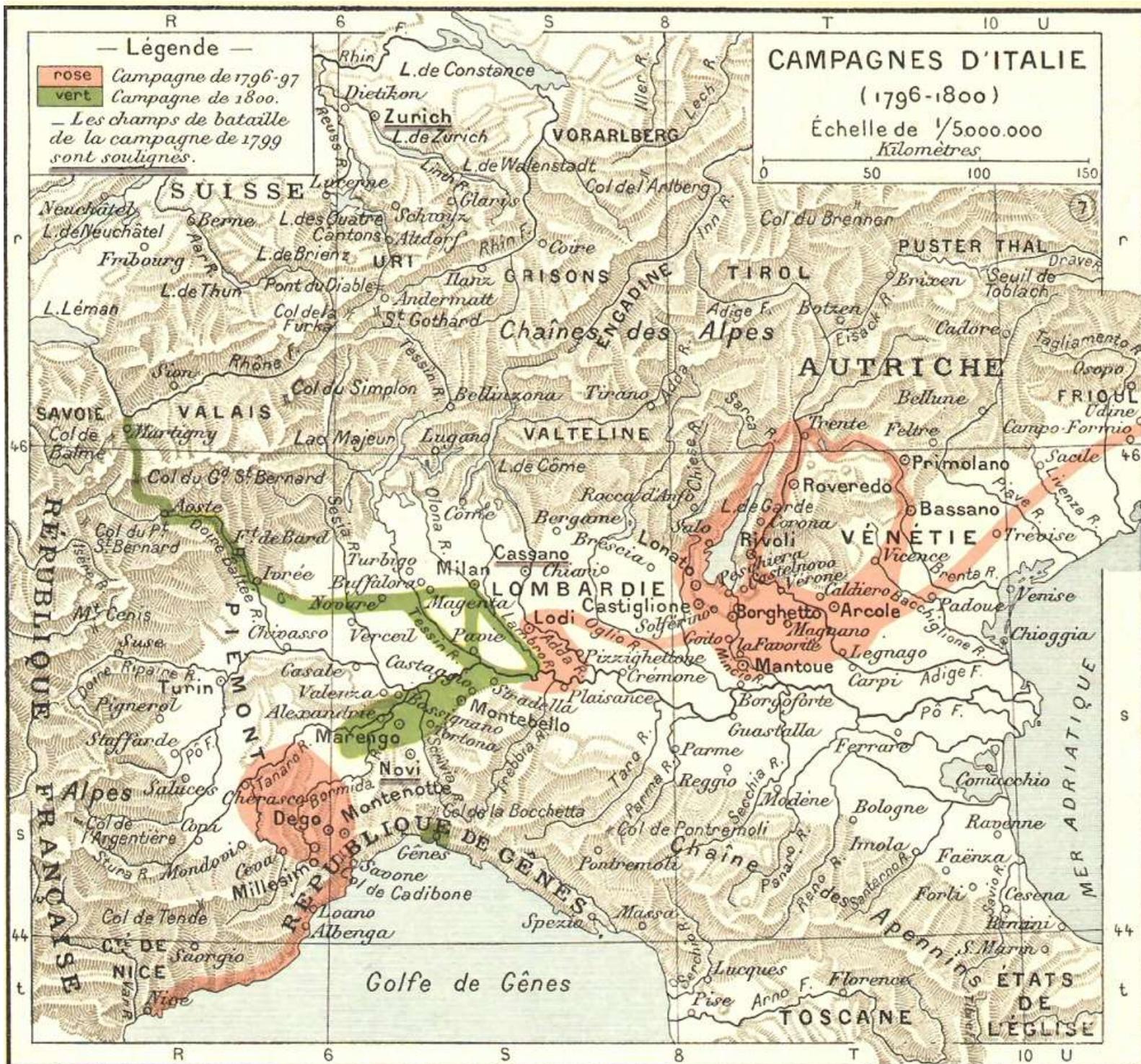
La lapide posta sull'edificio che ha ospitato il quartier generale di Napoleone durante le battaglie, a Carcare.

Un quadro di Bagetti che illustra la battaglia di Dego del 15 aprile 1796.

NELL'APRILE DELL'ANNO 1796  
INFURIANDO A COSSERIA - DEGO E MONTENOTTE LA BATTAGLIA  
IN QUESTA CASA TEREYA QUARTIER GENERALE  
**NAPOLEONE BONAPARTE**  
ALL'ALBA DELLA SUA GRANDE GIORNATA  
QUI ANCORA ONORANDO  
IL LEGGENDARIO VALORE DISPERATO  
DEI DIFENSORI DI COSSERIA  
I GRANATIERI DI FILIPPO DEL CARRETTO  
AUSPICE L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRANATIERI DI SARDEGNA  
IL 16 GIUGNO 1968  
IL COMUNE

Nell'aprile 1796 il nuovo comandante dell'Armata d'Italia, *Napoleone*, con una serie di nette vittorie a Millesimo, Cosseria, Montenotte e Dego ottiene la resa delle truppe sabaude ed il ritiro degli austriaci nel Lombardo-Veneto.





Una mappa d'epoca che illustra lo sviluppo delle Campagne d'Italia tra il 1796 e il 1800.



La galleria di Napoleone, a 1750 metri di quota; e la galleria stradale definitiva, a 1300 metri.

La prima tornata di lavori per una galleria stradale necessaria ad evitare il valico risale al 1614 su impulso di *Carlo Emanuele I* e si interrompe dopo 40 metri di avanzamento a causa dell'inadeguatezza dei mezzi tecnici disponibili e della mancanza di fondi.

Nel 1780 il governo di *Vittorio Amedeo III* promuove una nuova campagna di lavori che dopo circa 10 anni viene abbandonata per gli stessi motivi.

Nel 1802 si attua un terzo tentativo di proseguimento della galleria, anch'esso abbandonato. La vecchia galleria si interrompe dopo circa 160 metri.

All'epoca dell'inaugurazione, avvenuta nel 1882, il nuovo tunnel stradale di Tenda era il più lungo mai costruito: ben 3.182 metri.



Nel 1815 il Congresso di Vienna ridisegna la geografia europea, e decreta la cessazione delle Repubbliche di Genova e di Venezia. I relativi territori vengono assegnati al regno di Sardegna e all'impero asburgico.



## Alta Via del Sale

LIMONE PIEMONTE - TENDE - LA BRIGUE - ALTA VAL TANARO - MONESI DI TRIORA

## Haute Route du Sel

Itinerari di scoperta tra le Alpi e il mare  
*Itinéraires de découverte entre les Alpes et la mer*



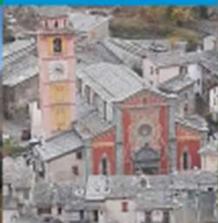
LIMONE PIEMONTE

TENDE

LA BRIGUE

MONESI DI TRIORA

ALTA VAL TANARO



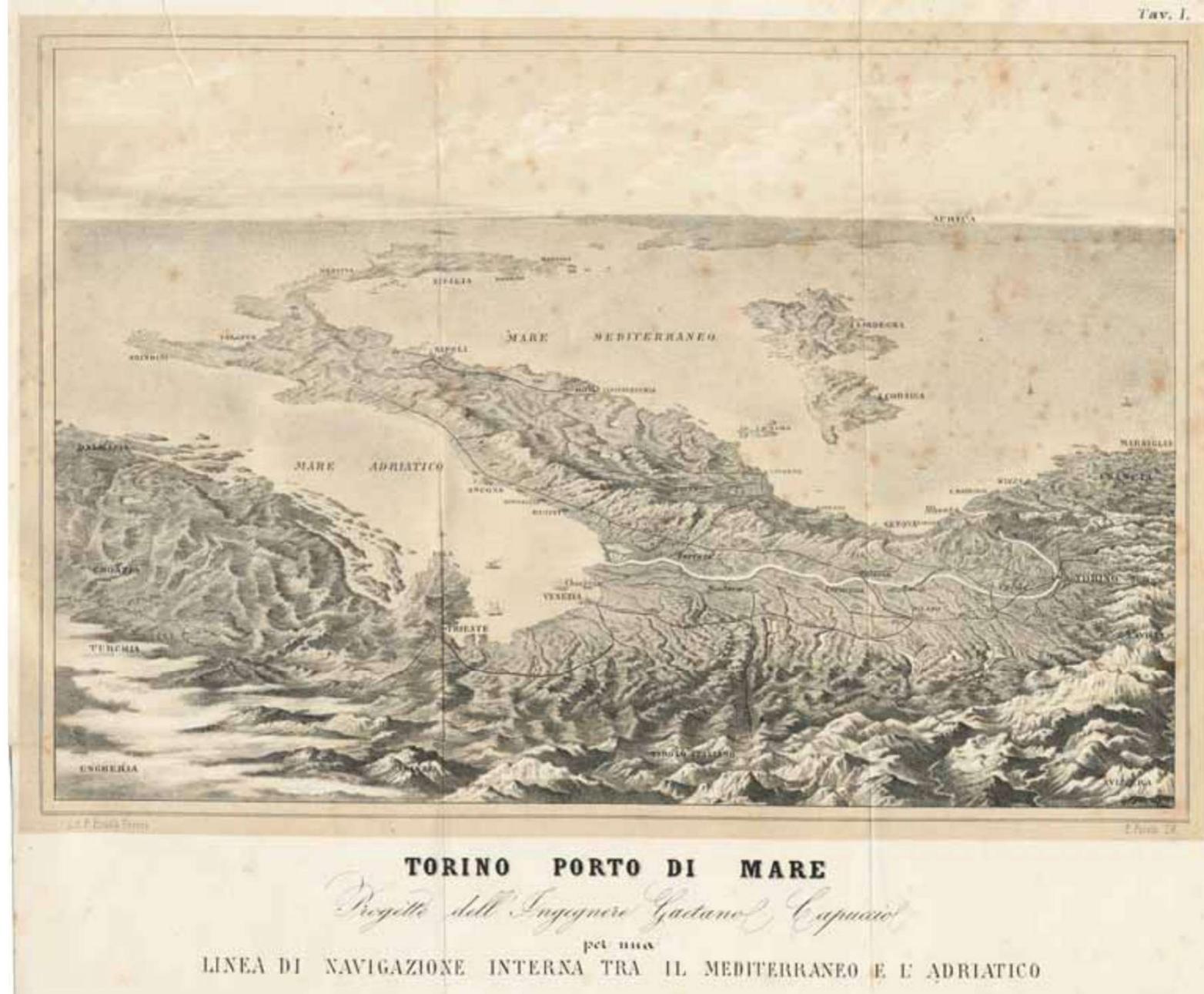
Al termine dell'occupazione napoleonica, il regno di Sardegna comprende ormai i porti di Savona e Genova.

I valichi di Cadibona (459 m) e dei Giovi (472 m) sono molto più agevoli rispetto al Tenda (1871 m). Tuttavia inizia una lunga e complessa serie di proposte e progetti per il migliore collegamento transalpino verso Nizza.

**1777:** da Nizza al Piemonte 2.933 tonnellate di merce e 5.533 di sale.

**1848:** da Nizza al Piemonte 3.600 tonnellate di merce e niente sale.

**1866:** dal Piemonte a Nizza 17.800 bovini, 39.000 ovini, 8.900 maiali, 1.850 tonnellate di merce, tra cui uova, carne fresca, mais, frutta fresca, legname.



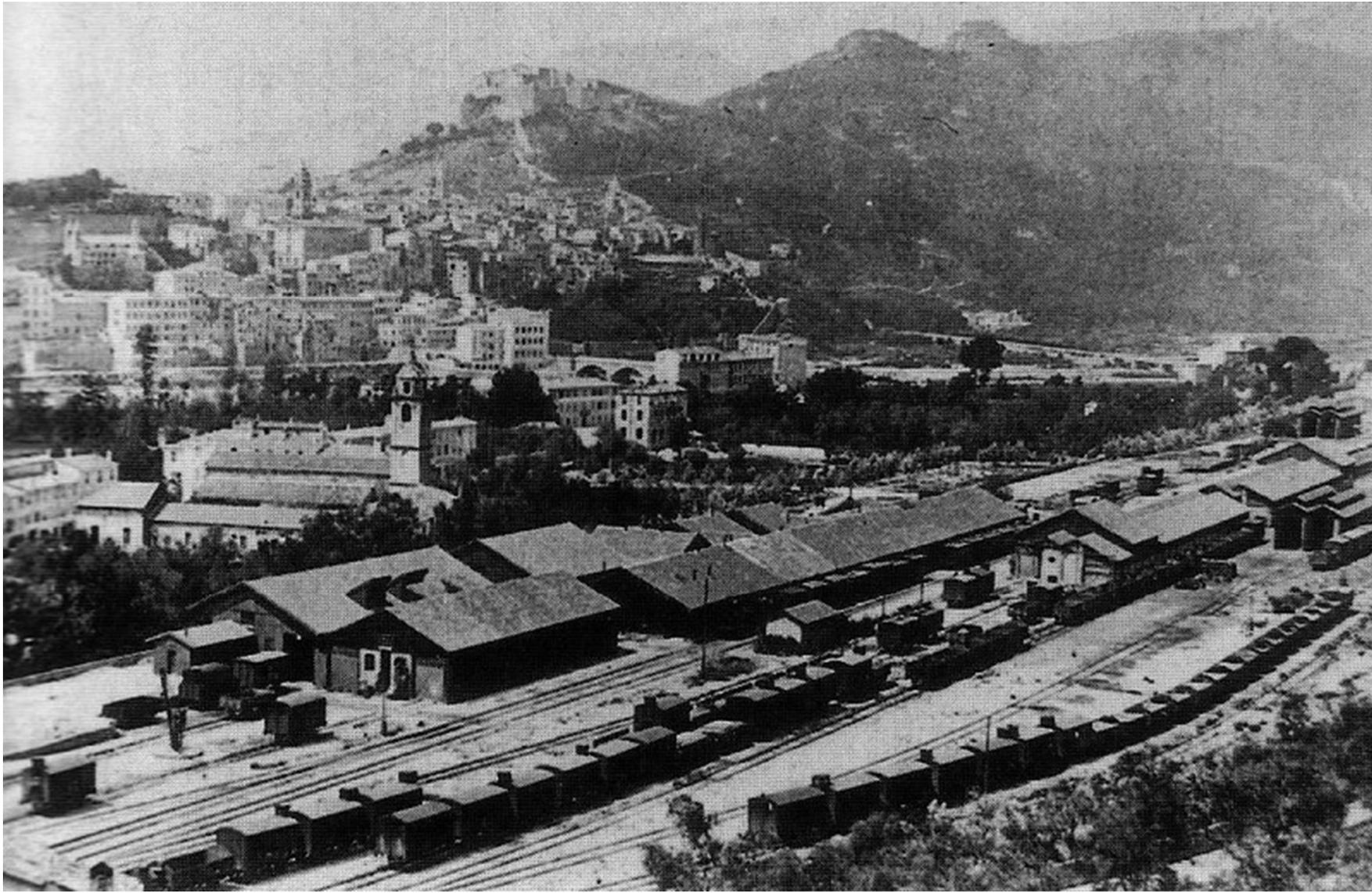
Il problema del collegamento di Torino col mare a Nizza è stato sempre molto presente. Nel 1856 Gaetano Cappuccio propose il progetto per un canale di collegamento tra il Po a Torino ed Albenga nell'intento di evitare la circumnavigazione della penisola. Ma sono stati molti i progetti al riguardo.

Il regno di Sardegna inizia la costruzione della rete ferroviaria nel 1845. Il treno raggiunge Savigliano nel 1853 e Cuneo nel 1855 via Fossano dopo lunghe e laboriose discussioni, che riguardavano anche il proseguimento verso Nizza, parte di uno dei 4 itinerari fondamentali nell'ambito del Regno.

La stazione di Cuneo Gesso come si presentava nel 2010, ormai inattiva. Il viadotto sullo Stura, 1855.



Le prime richieste e proposte al Parlamento sardo per un collegamento ferroviario tra Cuneo e Nizza risalgono al 1851. Numerosi studi e progetti, spesso contrastanti tra loro per servire opposti interessi, si susseguono per anni.



Nel 1871 la ferrovia raggiunge Ventimiglia da Genova e Savona.

Altri progetti sono stati in concorrenza per collegare la pianura cuneese alla Riviera:  
tra questi il collegamento Ceva-Garessio-Ormea-Oneglia dal Col di Nava.  
Di questo progetto è rimasta la ferrovia Ceva-Ormea, inaugurata nel 1893,  
oggi utilizzata come linea turistica.



La stazione di  
Garessio sulla  
linea per Ormea  
negli ultimi giorni  
di esercizio  
regolare nel 2012.

ETATS SARDES

CHEMIN DE FER DE NICE A CONI

Par

Les Vallées Paillone, Vesubia et Gesso

Passant par ou près de

Nice, Trinité-Victor, Drap, Contes, Coarazza, Duranus, Lantosca, Bollena, Roccabigliera, Belvedere, S<sup>t</sup> Martin de Lantosca, Valdiolora, Col de Cirigia, Col du Cavallet, Bains de Vaudier, Entraque, Vaudier, Bourg S<sup>t</sup> Dalmas et Coni.

AVANT PROJET

Profil en long  
de Duranus au valon de Culatta.

Dressé par l'Ingénieur soussigné chargé des Etudes

Nice le 30 Juin — 1857.  
François Smellor, Chevalier de l'Ordre de St. Charles  
ancien Chef de l'Administration de l'Etat polonois de Varsovie

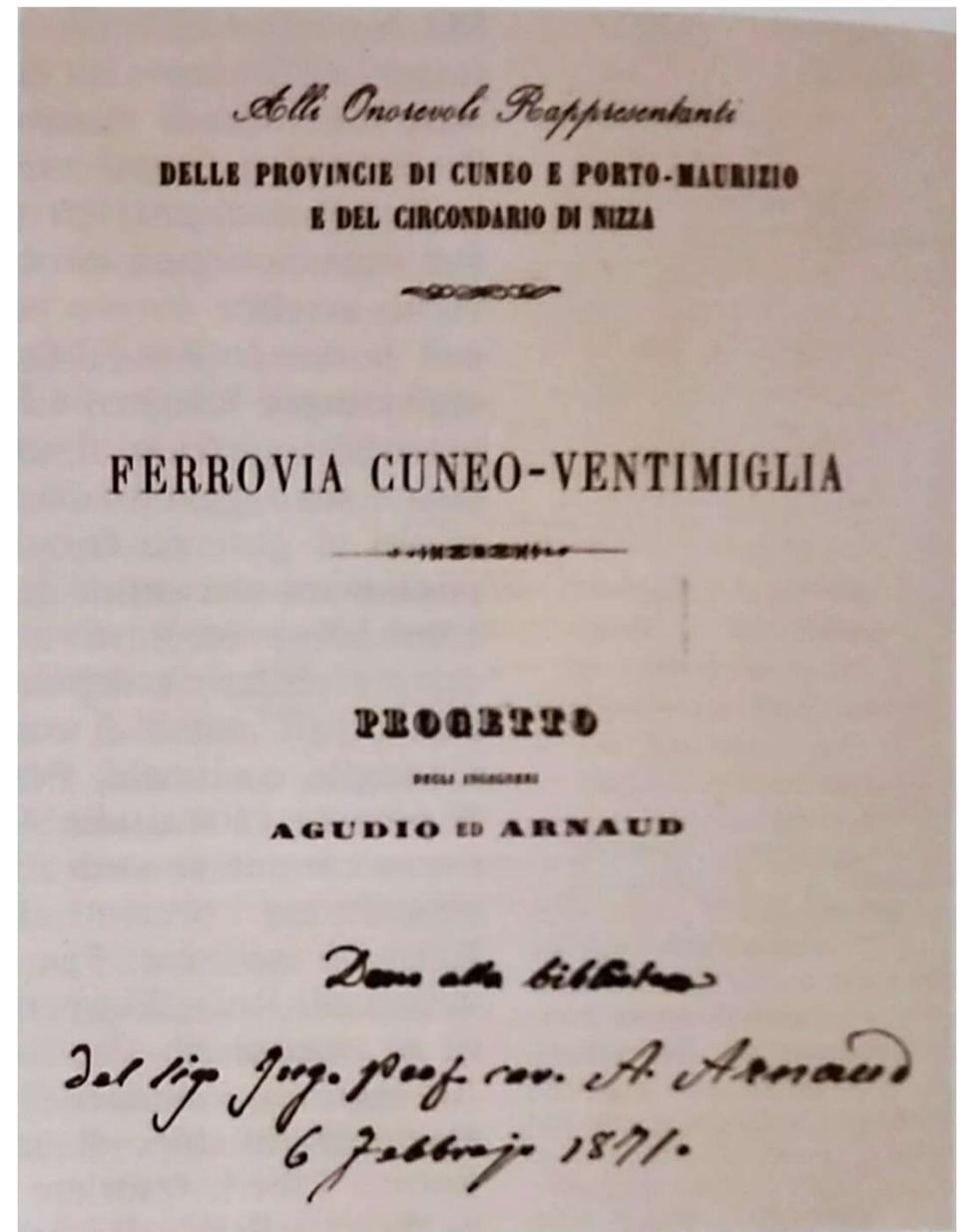
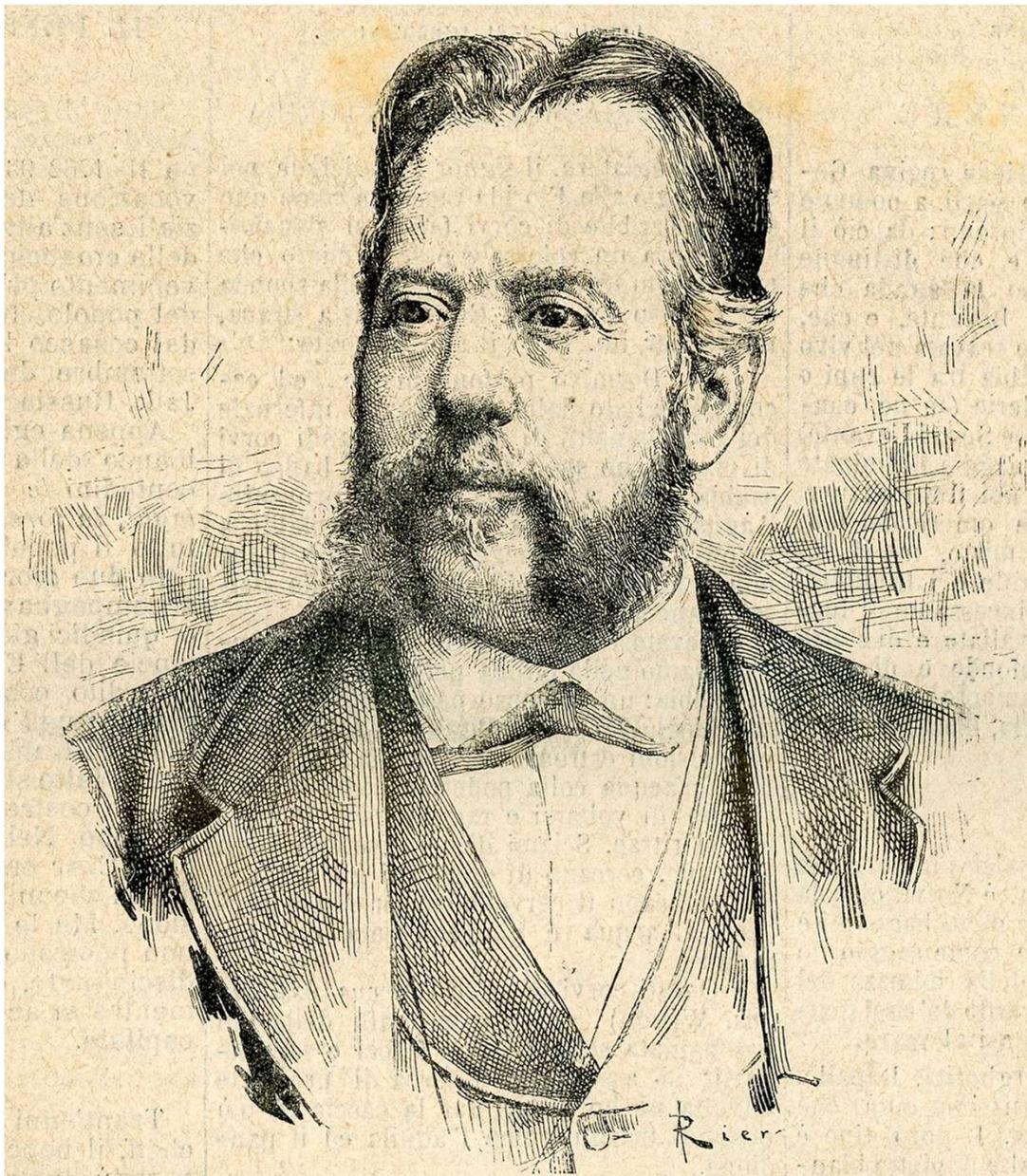
Vu et approuvé par l'Ingénieur en Chef

J. Petitnispel

Ingénieur



Nel 1857, uno dei numerosi progetti messi a punto prevede di transitare dalle vallate del Paillon, Vesubia e Gesso, sbucando ad Entraque e Valdieri con arditissimi e complessi accorgimenti per superare i crinali montuosi.



Anche *Tommaso Agudio* studia la situazione e presenta un suo progetto, basato sul sistema Telodinamico, per superare i tratti a pendenza più ripida. Questo sistema è stato utilizzato sulle rampe di Lanslebourg e poi, per 50 anni, sulla salita per Superga.

Finalmente, nel 1857 un progetto condiviso ed approvato da tutti gli enti coinvolti viene presentato al Parlamento sardo.

Inaspettatamente, *Cavour* lo boccia, e tutto si ferma. Si tratta di un'opera insostenibile da parte dello Stato, un'impresa che comporta di «seminare milioni per raccogliere centesimi».

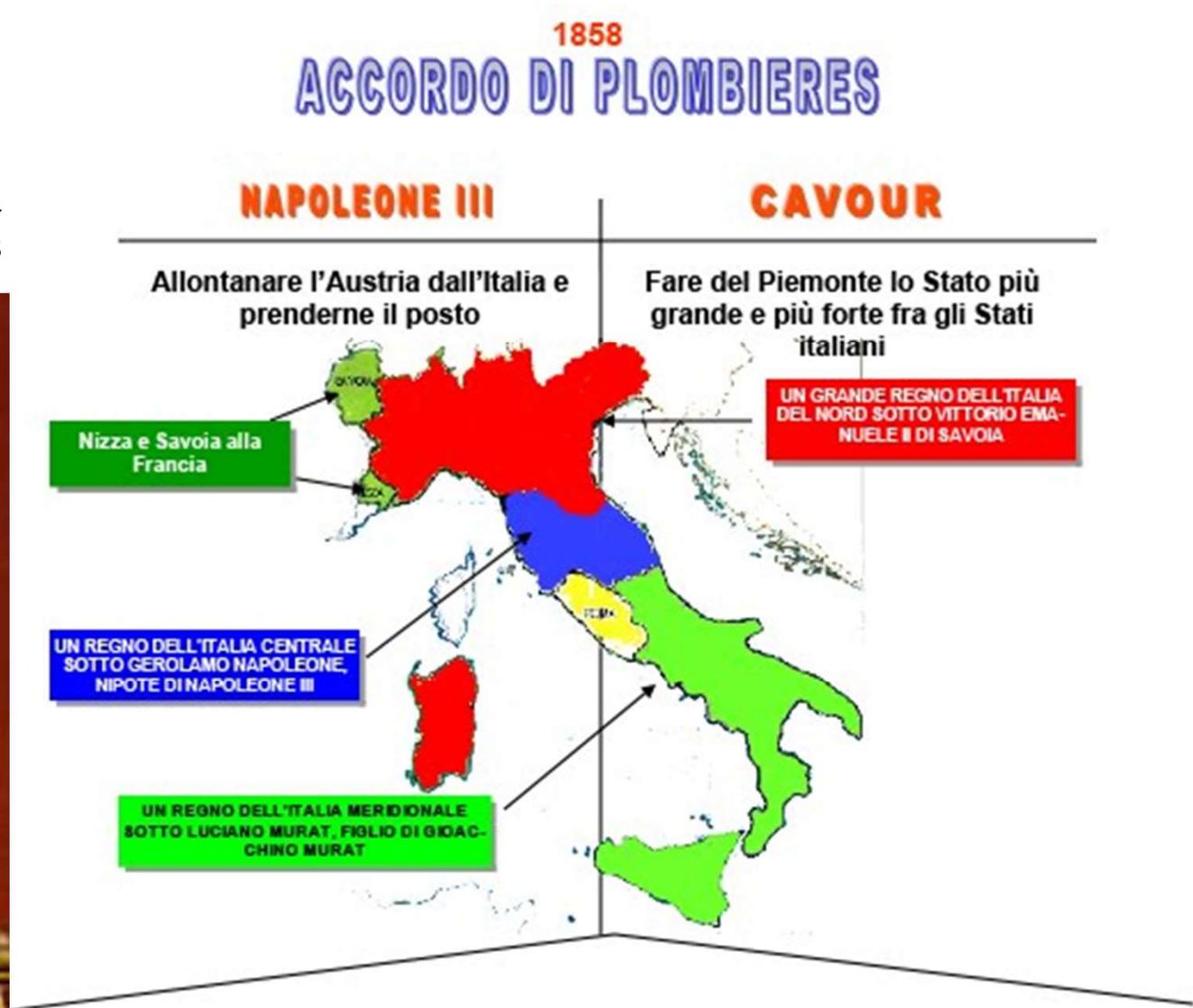
Una vignetta del Fischietto: *Questa volta non diranno che io non so fare che buchi nell'acqua!*  
Un ritratto di Camillo Benso, conte di Cavour.



Nizza, dopo aver gradualmente perso i privilegi doganali, viene a far parte delle trattative che saranno formalizzate negli accordi di Plombières del 1858.

Al termine della successiva Seconda Guerra d'Indipendenza, il referendum confermativo, qui come in Savoia, è stato schiacciante: meno dell'1% dei votanti ha scelto di rimanere col regno di Sardegna.

Napoleone III Imperatore di Francia e lo schema dell'Accordo di Plombières





Infiniti progetti, comitati, discussioni, accordi, rilievi topografici, disposizioni legislative, affermazioni campanilistiche si sono susseguiti sui due versanti per anni, unitamente alle problematiche derivanti da un confine poco razionale. La caduta di Napoleone III ed il ribaltamento degli equilibri politici europei con l'adesione italiana alla Triplice Alleanza, aggiungoro alla vicenda, già complicata di suo, le nuove necessità militari.

Il Forte di Tenda costruito nel 1885 lungo la strada carrozzabile.



*Giuseppe Biancheri* (Ventimiglia, 1821 - Torino, 1908). Avvocato, deputato dal 1853 al 1908, più volte presidente della Camera dei Deputati, Ministro della Marina con Ricasoli, è stato il principale fautore del collegamento ferroviario tra Cuneo e il mare. Per decenni è stato infaticabile promotore della ferrovia, adoperandosi per dirimere le diatribe e concretizzare i progetti in un continuo dialogo con i diversi enti interessati.



Un ritratto di Biancheri e la lapide commemorativa posta presso il binario I della stazione di Ventimiglia.



Nel 1883 iniziano a Cuneo i lavori, suddivisi in più lotti, per la nuova linea ferroviaria che raggiunge Limone Piemonte nel 1891: 31,8 chilometri, 17 ponti, 14 gallerie, 6 stazioni edificate secondo un modello comune, 502 metri di dislivello.

Limone Piemonte, 1892 ca.  
A sinistra l'imbocco della galleria ferroviaria.





La stazione di Boves prima della dismissione.  
La stazione di Borgo san Dalmazzo ai giorni nostri.  
Un residuo di impianto è stato conservato in una rotonda della circonvallazione Bovesana; comprende un tratto di binario, un segnale ad ala di 2° categoria disposto a via impedita ed altri cimeli.



Da Cuneo Gesso la ferrovia raggiunge Boves e Borgo San Dalmazzo il 18 luglio 1887. Questo ramo sarà abbandonato con l'apertura di Cuneo Altipiano ed il sedime utilizzato come sede stradale.

Boves - Stazione Tramway per Cuneo



Amietta Parfani, Edit. Piazzi Via. Em. 5 - Cuneo.

Volle Stura (Cuneo) - Demonte - Stazione Tramviaria

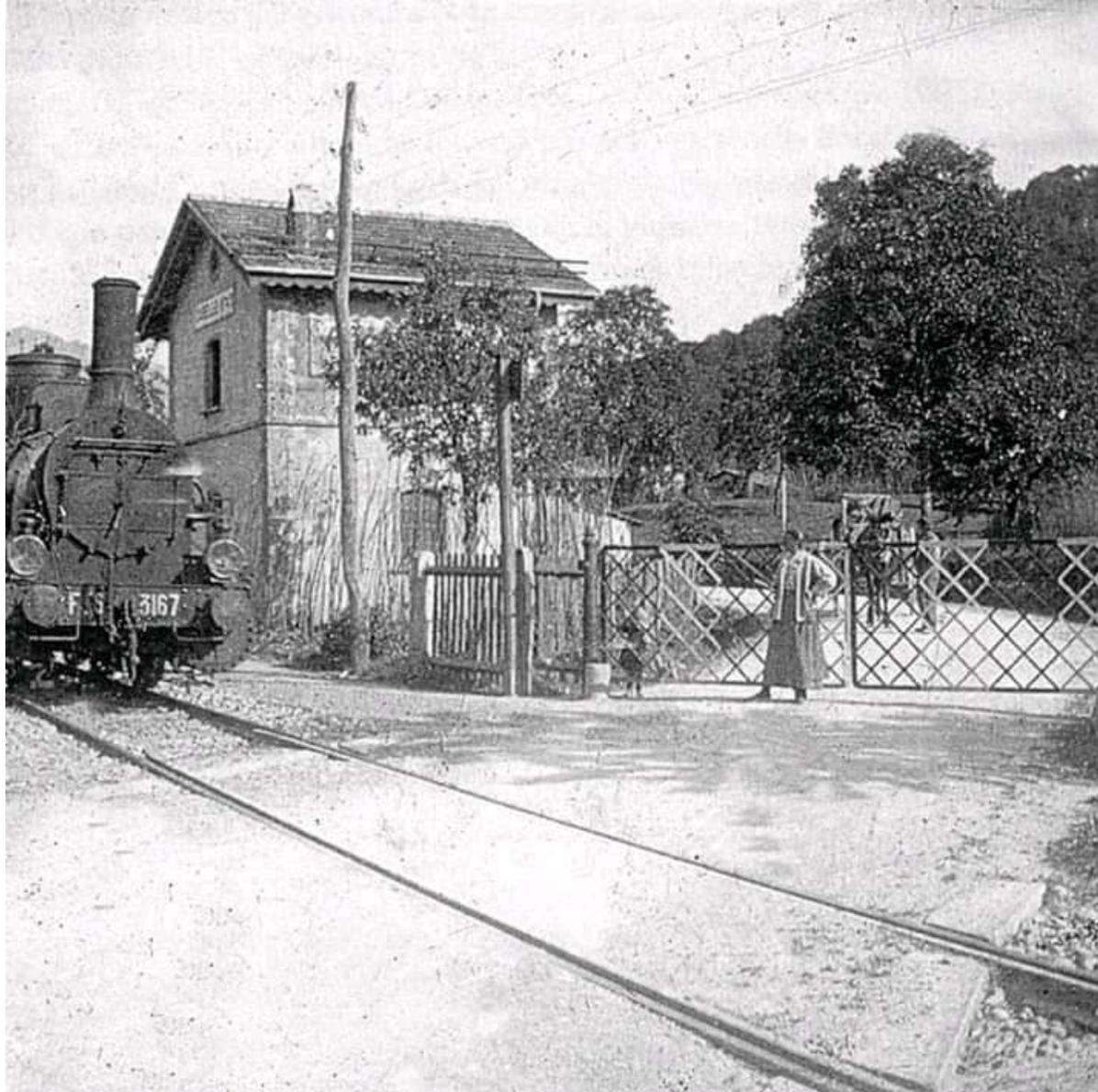


La stazione tranviaria di Boves.

La stazione tranviaria di Demonte.

La tranvia, quasi tutta in sede promiscua, nei pressi di Demonte.

Cuneo, Boves, Borgo San Dalmazzo e Demonte, sono state collegate da linee tranviarie intercomunali tra il 1877 e il 1948.



La stazione di Robilante nel 1915 e ai giorni nostri.

Robilante è stata inaugurata lo stesso giorno di Borgo S. Dalmazzo, 18 luglio 1887. È rimasta una stazione importante, grazie al raccordo merci per il trasporto del clinker del cementificio Buzzi-Unicem.



La stazione di Vernante ai giorni nostri e una delle numerose installazioni dedicate a Pinocchio che caratterizzano il paese.

Vernante è raggiunta il 1° settembre 1889.



Limone Piemonte, raggiunta come detto il 1° giugno 1891, funge da stazione internazionale in quanto posta al confine con la Francia e fino all'ingresso dell'Italia nell'area Schengen era dotata di un distaccamento della polizia di frontiera. La gestione degli impianti è affidata a Rete Ferroviaria Italiana. Qui termina l'elettificazione della linea.

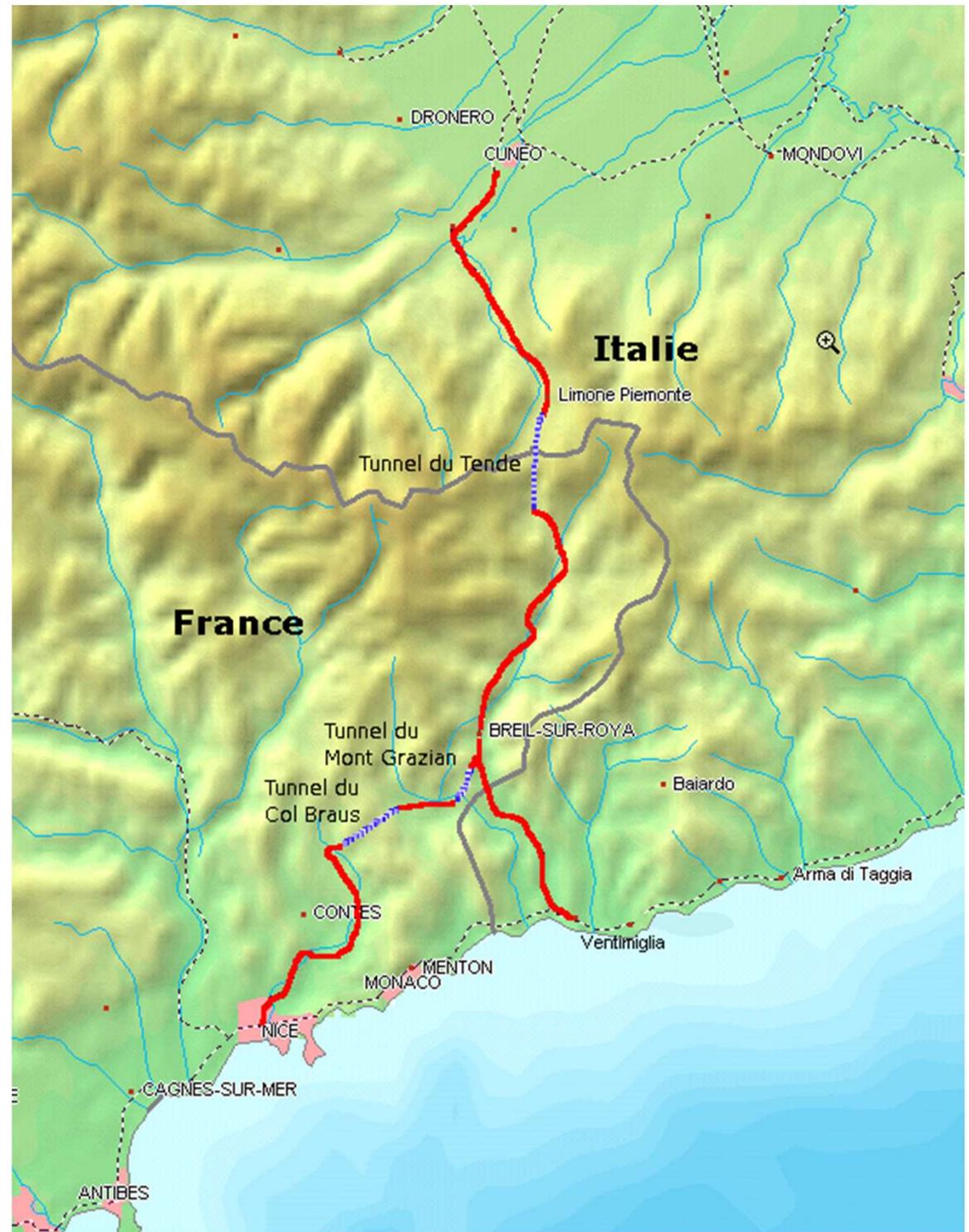


Il padiglione dell'inaugurazione (17 luglio 1898):

I lavori per la galleria di Tenda durarono 8 anni e mezzo e dovettero superare difficoltà molto rilevanti per l'epoca: una grande vena d'acqua che dovette essere ricanalizzata ed uno strato di limo fluido che richiese accorgimenti speciali. L'abitato di Vievola è stato insediato per ospitare le maestranze del versante sud.

I lavori proseguono senza sosta: il 1° ottobre 1900 il treno raggiunge Vievola, transitando nella galleria di Tenda di 8098 metri. Tra Limone e Vievola ci sono 10,4 chilometri, una seconda galleria, un ponte, 30 metri di dislivello in salita e 61 in discesa.

Ulteriori lunghe e complesse trattative bilaterali, con l'interessamento anche del Comune di Torino, portano alla firma definitiva della convenzione italo-francese dell'8 marzo 1906 per la realizzazione della linea da Vievola a Ventimiglia, con diramazione da Breil-sur-Roya a Nizza.



Mappa della situazione attuale.

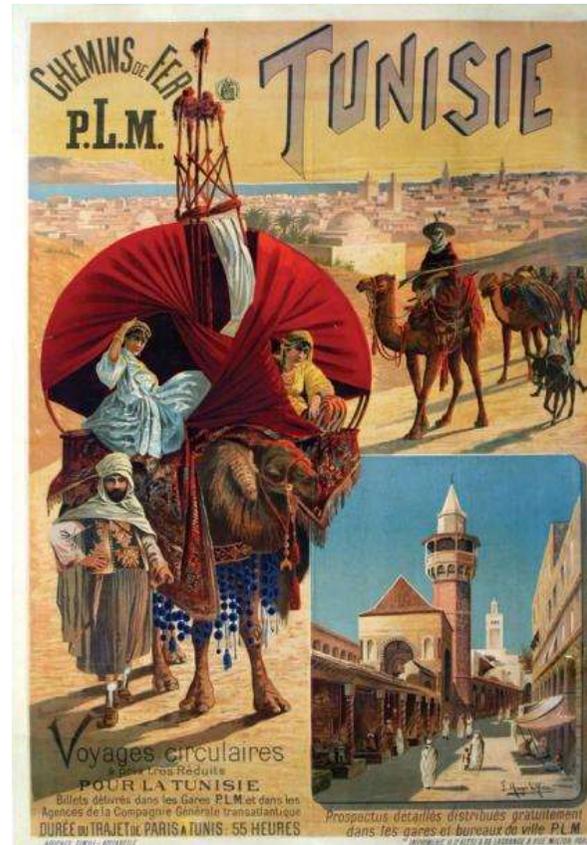
Il governo della terza repubblica francese nel 1881, con un'azione di forza, stabilisce il protettorato sulla Tunisia, già obiettivo dei propositi coloniali del regno d'Italia: è il cosiddetto *Schiaffo di Tunisi*. I rapporti italo-francesi si incrinano pericolosamente, giungendo ad una guerra dei dazi che danneggia fortemente l'economia piemontese.

Nel 1882 il regno d'Italia sigla la Triplice Alleanza con l'Austria e la Germania, che abbandonerà nel 1915 a favore della Triplice Intesa con Francia e Inghilterra.

Nel 1911-12 il regno d'Italia intraprende la guerra contro l'impero ottomano per la conquista della Libia. Un grande impiego di mezzi e uomini per quello che alcuni definivano *un grande scatolone di sabbia*.

Il 25 maggio 1915 il regno d'Italia entra nella Prima Guerra Mondiale.

**Tra il 1883 e il 1900 la ferrovia copre la tratta tra Cuneo e Vievola.**





Difficoltà tecniche, incomprensioni burocratiche, interferenze politiche, ritardi da parte delle imprese francesi e una guerra mondiale caratterizzano il proseguimento dei lavori. Finalmente, il 30 ottobre 1928 l'intera linea è aperta all'esercizio. Oltre 57 km da Vievola a Ventimiglia e 44 tra Nizza e Breil-sur-Roya, con un continuo susseguirsi di ponti e gallerie.



Una diligenza ed un'autocorriera che garantivano il servizio viaggiatori prima del completamento della ferrovia.

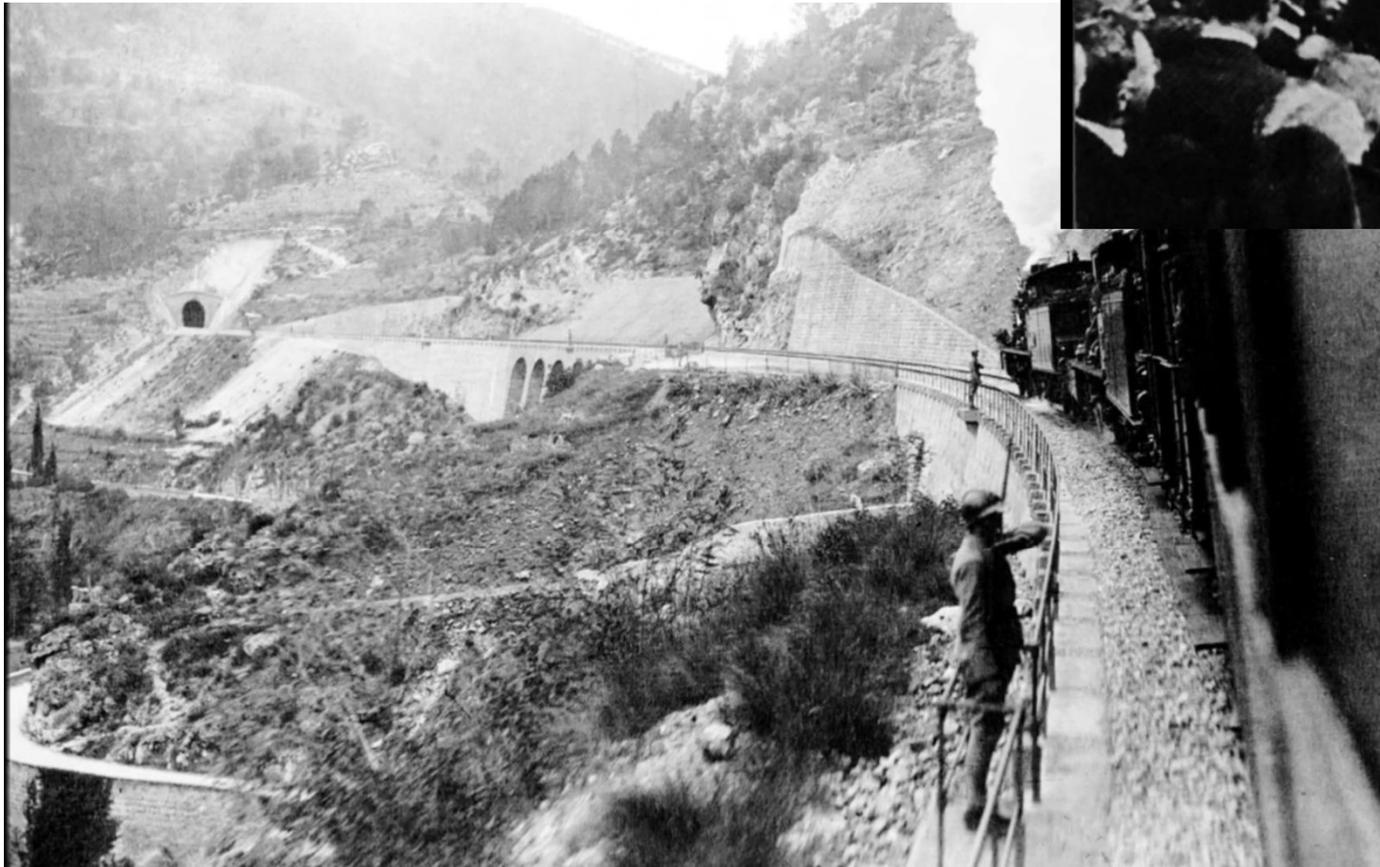


Due fotogrammi dai filmati del giorno dell'inaugurazione.

Il doppio orologio alla stazione di Breil-sur-Roya è necessario poiché all'epoca l'adozione o meno dell'ora legale differiva tra Italia e Francia.

Tutti i punti della linea sono presenziati da soldati.

Al termine delle celebrazioni, un pranzo per 400 persone a Tenda sancisce festosamente la riuscita dell'impresa.





I lavori sulla linea, suddivisi in diversi lotti, impiegano una gran quantità di lavoratori, prevalentemente originari del Piemonte; ma ci sono stati anche numerosi scalpellini toscani. La maggior parte delle opere è stata realizzata in pietra, lavorata a mano.



Nello stesso 1928 si decide di elettrificare l'intera linea tra Cuneo e Ventimiglia. L'impianto, a corrente alternata a 3600 Volt a frequenza ferroviaria come le altre linee di valico, viene completato nel 1931.



Una coppia di E554 alla stazione di Breil-sur-Roya nel 1935.

E.554.112, Breil-sur-Roya (F), 1935 S.I.E



Collez. Giorgio Stagni

La stazione di Cuneo Gesso, non più sufficiente a sostenere il previsto incremento di traffico, viene sostituita dalla nuova Cuneo Altipiano. La nuova stazione è raggiunta dall'imponente viadotto Soleri, sullo Stura, terminato nel 1937 dopo 24 anni di lavori.



Saluti da Ventimiglia



Tra il 1901 e il 1936 una linea tranviaria collega Ventimiglia a Bordighera. Questa infrastruttura è progettata per essere parte di un sistema integrato per servire la Costa Azzura e la Riviera dei Fiori mai completato.

Il tram di Ventimiglia sul ponte sul Roia e in via Cavour.  
Un viadotto tra Bordighera e Ventimiglia.



Ventimiglia  
Via Cavour da levante

G. Molteni & C. - Milano - 1893



VIADOTTO PER IL TRAM ELETTRICO. - VENTIMIGLIA - BORDIGHERA -



Ben più estesa, la rete tranviaria francese è stata attiva dal 1878 al 1953 ed è arrivata ad articolarsi su 14 linee per 144 km.

Il tram collega Nizza con Mentone, Montecarlo, Sospel e numerose altre località fino a Cannes.



Il capolinea in piazza Massena a Nizza e l'ardito ponte in curva Caramel lungo la linea da Menton a Sospel.

Il 18 novembre 1935 entrano in vigore le Sanzioni imposte dalla Società delle Nazioni, il 10 giugno 1940 l'Italia dichiara guerra alla Francia. La Cuneo-Mare diviene zona di guerra.



Il viadotto della Basséra, tra Breil e Sospel, era già stato abbattuto alla mezzanotte del 10 giugno.

Le vicende belliche comportarono la distruzione o il danneggiamento di tutte le opere lungo l'intero sviluppo della linea, prevalentemente ad opera dell'esercito tedesco durante il ripiegamento verso l'Italia.

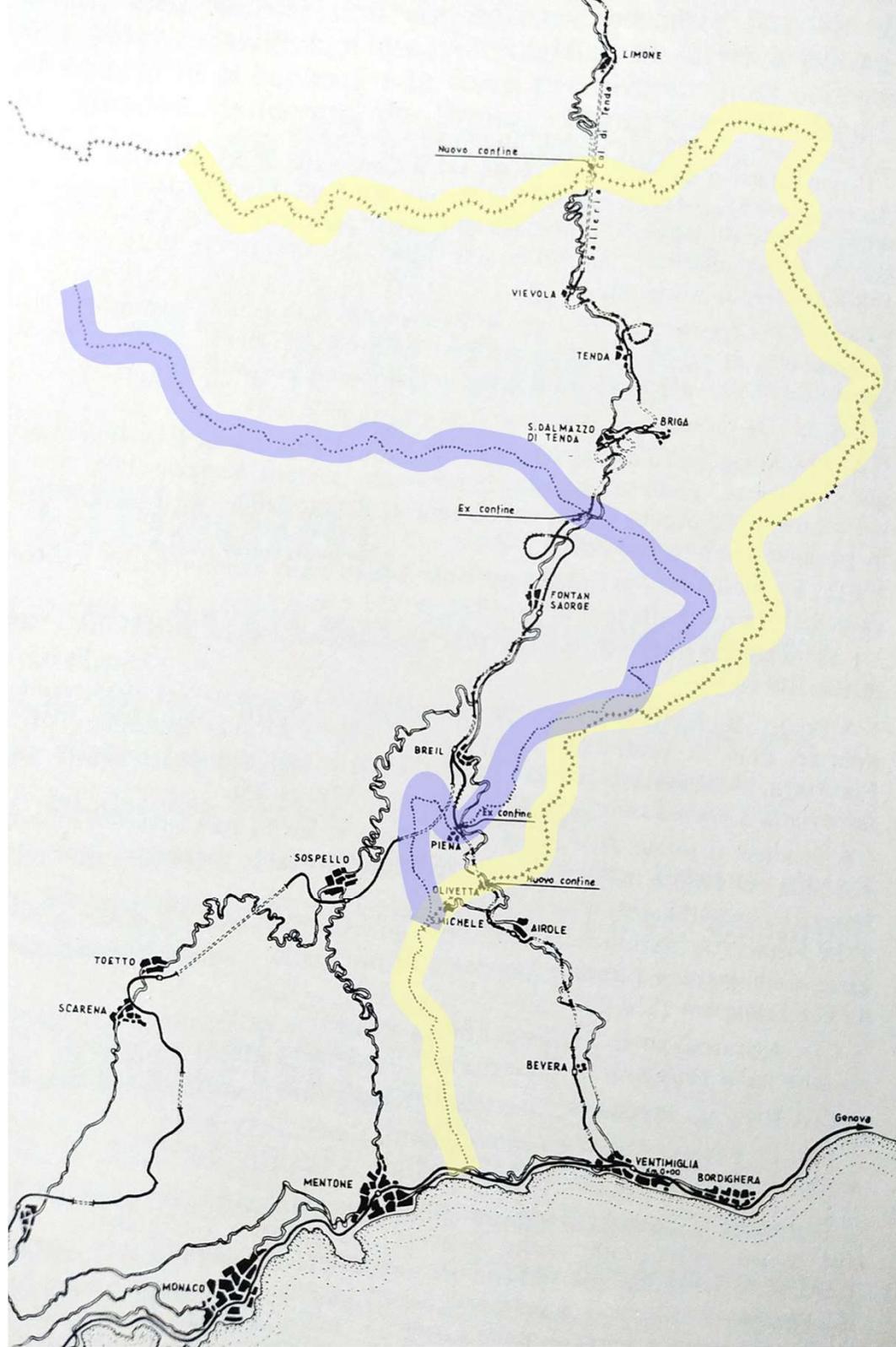


Airolo (MI), 10/1972 - Franco Dell'Amico



Viadotto della Cappella Galleria Gerbo, Tenda (F), 10/1972 - Franco Dell'Amico

È ben evidente come i genieri della Wehrmacht abbiano asportato interamente i cavi in rame della linea aerea durante la ritirata.



Dopo la guerra, la rettifica del confine conseguente il trattato di Parigi complica ulteriormente la situazione. Il *rattachement*, approvato da 2603 favorevoli contro 218 contrari nel discusso referendum del 12 ottobre 1947, comporta che la parte francese della Cuneo-Ventimiglia passi da 19 a 47 chilometri.



In questa nuova situazione, il completo ripristino della linea chiede ancora una volta tempi lunghissimi.

La SNCF riesce a riattivare il ramo Nizza - Breil-sur-Roya il 20 aprile 1947; le FS avevano già ripreso il servizio tra Cuneo e Limone Piemonte dalla fine del 1946.

La trazione rimane in corrente alternata fino al 1973, quando anche qui si adotta la corrente continua a 3000 Volt, come per il resto della rete nazionale.



La E432 021 e la E626 300, abituali presenze a Limone Piemonte nel periodo di cambio del sistema di trazione.

Oltre alle ormai consuete difficoltà tecniche, incomprensioni burocratiche, interferenze politiche, accavallarsi di proposte, ritardi da parte delle imprese francesi, il nuovo clima ha consentito scioperi, proteste e manifestazioni. Oltre alle esigenze dei Parlamenti italiano e francese e degli Stati Maggiori dei due paesi, si devono prendere in considerazione le esigenze della NATO e della nascente Comunità Europea. Il tutto in un periodo in cui l'alto tasso di inflazione vanifica ogni tentativo di previsione dei costi.

Ancora una volta, è Torino a fornire il grimaldello per affrontare il nodo gordiano. Ci vuole fino al 6 ottobre 1979 perché i 95,062 km tra Cuneo e Ventimiglia siano nuovamente aperti al traffico, con trazione Diesel oltre Limone. I costi sono stati sostenuti per la massima parte dall'Italia.

Le targhe commemorative della riapertura della linea, a Breil-sur-Roya e a Cuneo.





D.445.1087 a Limone Piemonte (CN), 050197 - Stefano Paolini



E.656.555 a Limone Piemonte (CN), 050197 - Stefano Paolini

### Due suggestive immagini del gennaio 1997 a Limone Piemonte.

Il 4 settembre 2017 la linea chiude per lavori di manutenzione ed ammodernamento, tra cui la riparazione di alcuni viadotti, la manutenzione e l'aggiornamento del sistema di segnalamento e sicurezza, l'installazione di reti di protezione e sistemi di rilevamento della caduta dei massi, la messa in sicurezza del traforo del Colle di Tenda ed il rinnovo del binario.

Il 13 luglio 2018 la linea viene riaperta con il ripristino del traffico precedente alla chiusura.

Dal 3 ottobre 2020 la linea è interrotta tra Breil-sur-Roya e Tenda a causa dei danni causati dal maltempo. Il 6 ottobre il traffico è stato limitato al tratto tra Cuneo e Limone Piemonte, in attesa di verifiche su tutta la parte italiana della linea; dal 6 maggio 2021 è stato riaperto il segmento fino a Breil-sur-Roya riattivando così l'intera linea, ma con forti limitazioni di velocità.

Lo scorso ottobre la Conferenza Intergovernativa ha stabilito, di fatto, una serie di rinvii ed ulteriori approfondimenti prima di avviare i lavori necessari al ripristino della capacità della linea. Oggi vi sono 2 coppie di treni tra Cuneo e Ventimiglia e treni con frequenza bi-oraria tra Cuneo e Limone. L'orario invernale proporrà un collegamento Tenda-Limone ad uso degli sciatori.



Inserita nel 2016 dalla rivista tedesca *Hörzu* (un settimanale da 1 milione di copie) tra le dieci linee ferroviarie più belle del mondo, il ***Treno delle Meraviglie*** è una straordinaria opera dell'ingegno umano. Nel 2021 grazie alla classifica dei *Luoghi del Cuore* la Cuneo-Ventimiglia ha ottenuto un contributo di 55.000 euro dal FAI. Il 1 aprile 2022 la riunione della Conferenza intergovernativa (CIG) delle Alpi Meridionali, alla presenza delle delegazioni francese e italiana ha riaffermato l'importanza strategica essenziale per i territori attraversati dell'infrastruttura ferroviaria.

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.vermenagna-roya.eu/it/patrimonio/galleria-di-napoleone/>

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

<https://www.youtube.com/watch?v=l6IHJw5km0w>

<https://www.youtube.com/watch?v=rlGEcANoZg8>