

Percorsi di ricerca

Serie II-7 (2025)

Lampi di stampa

Indice

Introduzione	7
--------------------	---

SVIZZERI MIGRANTI E VIAGGIATORI

Marco Dotti, <i>Appartenenza ed estraneità: il caso dei grigionesi nel territorio bresciano tra Cinque e Settecento</i>	11
Francesco Cerea, <i>L'esperienza del pellegrinaggio e il suo racconto nelle famiglie dirigenti dei Cantoni cattolici</i>	43
Borut Žerjal, <i>Gestione nell'interesse della comunità dei legati degli emigrati ticinesi (secoli XVII-XX)</i>	57
Giorgio Ennas, <i>Dal Ticino a Costantinopoli. Viaggiatori e migranti ticinesi nella Costantinopoli del secolo «lungo»</i>	67

SOTTOSUOLO E METALLI

Alessandro Moro, <i>Una tomba della fine dell'età del Ferro a Solduno e molteplici percorsi di ricerca</i>	85
Romeo Dell'Era, <i>Dalla Sicilia ai piedi delle Alpi: sulle tracce di Giorgio Garbato, fonditore di campane nel Cinquecento</i>	103
Lorenza Gasparella, <i>Dalle contrade incastellate al 'castello dei metalli': sulle tracce di un mundus subterraneus nelle Prealpi vicentine</i>	125

INFRASTRUTTURE

Giulia Arduino, <i>Storia della Ferrovia Cuneo-Tenda-Nizza</i>	141
Silvia Cipelletti, <i>Videographic Approaches to the Border. Il video essay tra confine geografico e confine algoritmico</i>	157

Introduzione

Questo numero di Percorsi di Ricerca è organizzato su tre sezioni: Svizzeri migranti e viaggiatori, Sottosuolo e metalli e Infrastrutture. Il lettore accorto noterà subito le strette relazioni tra questi tre titoli, che inducono a riflettere sui temi del lavoro umano e della scoperta di nuovi mondi. Nella sezione dedicata agli svizzeri, infatti, ci sono i mondi lontani, verso i quali portano le rotte dell'emigrazione e del viaggio etnografico. Nella sezione Sottosuolo e metalli si manifestano invece i mondi ctoni, delle tombe, delle miniere e dei metalli.

Le due sezioni non si occupano di ambiti separati. Il lavoro umano è l'elemento che unifica i diversi ambienti in cui esso si manifesta. Perciò, Giorgio Garbato, il fonditore di campane vissuto nel Cinquecento (p. 103 e seguenti), è una figura riconoscibile ed identificabile sulla base della sua professione che sfiora la dimensione artistica (figurativa e musicale), anche se agisce secondo procedure «industriali» e rituali al tempo stesso. Ma Garbato viaggia per trovare i luoghi che accolgano le sue campane, cioè i luoghi nei quali una parte della sua competenza tecnica e della sua arte resteranno per sempre.

Il tema del volume, al di là delle differenze tra percorsi di ricerca dedicati a secoli e ambienti disparati, è proprio questo: che cosa si lascia, che cosa rimane nei luoghi che vengono attraversati e modificati dal lavoro umano? E che cosa si sottrae a quei luoghi?

Ovvero, come quegli stessi luoghi cambiano chi li ha penetrati per modificarli, attraverso il suo lavoro o il suo sguardo? Pensiamo alla descrizione dei fumatori di narghilè del medico Antonio Caccia, la visione dei quali «t'infonde nell'animo un certo non so che di grave e di pittorico effetto, che per noi altri europei dall'abito stretto e meschino, dalla voce clamorosa e dal gesto teatrale è impossibile a descrivere» (p. 74). Lo sguardo di chi osserva, a volte cambia la cosa osservata, a volte cambia l'osservatore, a volte cambia entrambi.

Ciò che si lascia in loco e ciò che si riporta con sé, insieme, definiscono ciò che è stato trasferito. E questo ci porta al terzo tema e alla terza sezione del volume. Infatti, se ci pensiamo, le infrastrutture di trasporto e di comunicazione, sono il contrario delle frontiere, fisiche o mentali che siano. Nell'andare e venire che le infrastrutture consentono, molti dati si accumulano lungo i tracciati. Informazioni vengono scambiate e altre vengono raccolte. I confini, le frontiere e le dogane, sia che consentano il passaggio sia che lo neghino, sono punti di accumulazione delle informazioni, altrimenti disseminate, o perdute, lungo tutti i tragitti.

Roberto Leggero, Luigi Lorenzetti, Vanessa Giannò

INFRASTRUTTURE

Giulia Arduino

Storia della Ferrovia Cuneo-Tenda-Nizza

Le origini della strada ferrata

Due antiche lapidi scolpite nella pietra alle gole di Saorge, in Valle Roja, tramandano ai posteri la grandezza d'animo e la visione politica di due sovrani di Casa Savoia: Carlo Emanuele I (1562–1630) e Vittorio Amedeo III (1726–1796). A distanza di poco più di un secolo e mezzo, essi si fecero promotori di un'impresa titanica: congiungere la capitale subalpina, Torino, a Nizza, valicando le impervie Alpi Marittime attraverso il Colle di Tenda.

Nel 1612 il sovrano Carlo Emanuele I incaricò l'impresa Onorato Bottino di Mentone di scavare una galleria che attraversasse il colle di Tenda, così da rendere agibile l'attraversamento anche nelle stagioni invernali. Il tentativo fu interrotto dopo appena 50 m, sopraffatto dalle asperità della natura¹. Nel 1780, re Vittorio Amedeo III raccolse l'eredità del predecessore. Ordinò la costruzione di una strada carrozzabile lungo l'antica mulattiera e proseguì gli scavi al Colle di Tenda. Sebbene anche questo secondo tentativo di traforo fosse interrotto, i lavori stradali furono portati a compimento con successo: un tracciato di 238 km univa ora Torino a Nizza². Tuttavia, il corso della storia fu impietoso: la Rivoluzione francese e le guerre napoleoniche resero vana l'opera, culminando con l'occupazione e la

¹ F. Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, Cuneo 1982, pp. XIX–XXIII.

² *Ibid.*, pp. XXV–XXVII.

cessione di Nizza e della Savoia alla Francia nel 1796³.

Solo nel 1817, con la restaurazione seguita alla caduta di Napoleone, la contea di Nizza rientrò nel dominio sabauda e la strada carrozzabile fu ufficialmente annoverata tra le vie del Regno.

Se nel Regno la costruzione di strade carrozzabili era in aumento, in alcune parti del mondo uomini e merci iniziavano a spostarsi su vagoni posti su rotaie in ferro trainati da una macchina a vapore.

La strada ferrata, nata in Inghilterra, suscitò immediato interesse anche nel Regno di Sardegna. Nel 1840 re Carlo Alberto diede impulso alla costruzione della ferrovia Torino-Genova, riconoscendo il valore strategico del collegamento, soprattutto alla luce del ruolo centrale del porto ligure, entrato nei domini sabaudi nel 1815 in seguito alle decisioni del Congresso di Vienna. Il 18 luglio 1844, nelle Lettere Patenti, il sovrano tracciò le linee guida per lo sviluppo della rete ferroviaria sul territorio piemontese: «Il sistema delle strade ferrate nei nostri stati di terraferma avrà luogo colla costruzione simultanea di una strada a ruotaie di ferro da Genova a Torino per Alessandria e la valle Tanaro»⁴.

A dare un grande contributo alla costruzione della ferrovia Torino-Genova fu il pubblicista Carlo Ilarione Petitti di Roreto. Nel 1845 scrisse:

Trattasi di conservare a Genova i suoi avventori i quali sono direttamente parte degli Stati sardi e indirettamente per via del commercio di transito Piacenza e Parma, Milano con parte della Lombardia, e alcuni cantoni

³ C. Botton, M. Braun, *Le col de Tende: de la route du sel a la route de l'Europe*, Breil-sur-Roja 1991, pp. XX-XXX.

⁴ La prima strada ferrata venne costruita in Inghilterra il 27 settembre 1825. Nella penisola il primo treno sferragliò il 3 ottobre 1839 e percorse la tratta Napoli-Portici, nel Regno delle Due Sicilie. Collegare la capitale con Genova rispetto a Nizza avrebbe fatto risparmiare la costruzione di 26 km di strade ferrate, dal momento che la strada ferrata verso Genova sarebbe stata lunga 168 km, mentre verso Nizza 194 km. Inoltre, il collegamento con Genova avrebbe superato gli Appennini con la galleria dei Giovi alla quota massima di 361 m, verso Nizza invece avrebbe dovuto forare il Colle di Tenda ad un'altezza di oltre 1000 m. Cfr. Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., pp. XXXI-XXXIII.

della Svizzera con varie provincie della Germania meridionale per le vie del Moncenisio, del Sempione, del San Bernardino, del San Gottardo e dello Splugen⁵.

Nel saggio *Des chemins de fer en Italie*, pubblicato il 1° maggio 1846 sulla *Revue Nouvelle* di Parigi, Camillo Benso di Cavour analizzava lo sviluppo della rete ferroviaria nel Regno di Sardegna, recensendo l'opera di Petitti di Roreto e indicando come prioritarie le tratte verso Genova, Milano e il Lago Maggiore, strategiche per collegare Torino al mare, alla Svizzera e all'Italia settentrionale. Assenti, invece, Cuneo e Nizza. Sulla proposta di una ferrovia tra queste due città, Cavour espresse un'opinione contraddittoria: ne riconosceva il valore strategico, ma ne criticava i costi eccessivi e le difficoltà tecniche, ritenendo che tale progetto sarebbe stato realizzabile solo in un contesto di maggiore sviluppo economico.

Le Lettere Patenti di Carlo Alberto, le prospettive ferroviarie di Cavour e le idee di Petitti di Roreto non spaventarono i cuneesi e i nizzardi. Essi diedero vita alla *Società Anonima pegli studi di una strada ferrata da Cuneo a Torino*, ad un comitato con lo scopo di promuovere l'importanza di una ferrovia che giungesse fino a Cuneo e proseguisse a Nizza e ad una società per la sua costruzione.

Il primo atto ufficiale inerente alla strada ferrata Torino-Cuneo-Nizza risale al 15 giugno 1848. Alla Camera dei Deputati Luigi Des Ambrois di Nevache, ministro dei Lavori Pubblici, Agricoltura e Commercio, presentò un progetto di legge *ad hoc*. Questo, però, non riuscì a trovare sbocchi concreti, a causa del prosciugamento delle casse statali a seguito della guerra d'Indipendenza del 1848-1849⁶.

Nel 1853 venne completata la tratta Torino-Savigliano e il 16 ottobre 1854 – grazie al duro lavoro e alle sollecitazioni di due uomini delle istituzioni cuneesi, Carlo Brunet e Giacinto Castellani – la strada ferrata venne fatta proseguire fino a Cuneo. La costruzione della tanto desiderata ferrovia Torino-Cuneo scatenò nella città cuneese

⁵ C. I. Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi*, Tip. e libreria Elvetica, Capolago 1845, pp. CCLVII-CCLVIII.

⁶ Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., pp. XXXII-XXXVI.

immensa euforia⁷.

Reduce dagli onori, il 2 febbraio 1856 Carlo Brunet venne nominato sindaco di Cuneo. Desiderando studiare lo stato delle comunicazioni fra Cuneo e Nizza commissionò all'ingegner Filippo Cerroti la redazione di un progetto di strada ferrata⁸. L'8 settembre 1856 l'ingegnere presentò il piano:

Delle due provincie di Cuneo e di Nizza, che producono generi cotanto disparati, e che ora si trovano divise da ostacoli insormontabili per buona parte dell'anno [...] è questa la sola linea che può mettere in pronta ed economica comunicazione la città e provincia di Nizza colle provincie centrali dello Stato e colla Capitale⁹.

Il 14 maggio 1857, durante una seduta parlamentare in cui si discutevano le nuove proposte ferroviarie da affiancare all'unica via esistente, la Torino-Genova, Brunet illustrò il progetto di strada ferrata di Cerroti. I chilometri di ferrovia che si sarebbero dovuti costruire per unire Torino con Nizza sarebbero stati 82 (dei 192 km complessivi, 86 km fra Torino e Cuneo erano già completati e 24 km fra Nizza e Mentone erano previsti alla costruzione). Infine aggiunse:

Colla esecuzione di questa linea, Torino si troverebbe al centro di una diramazione la quale potrebbe dirsi completa. [...] Finalmente colla linea che venne proposta avrebbe al sud una comunicazione col mezzogiorno della Francia e sarebbe da quel lato collegata direttamente colle ferrovie che si stanno ultimando nella direzione della Spagna¹⁰.

Tale proposta non andò a buon fine. Il progetto ferroviario Cuneo-Nizza di Brunet e Cerroti venne travolto dai grandi rivolgimenti geopolitici dell'epoca: con gli Accordi di Plombières del 1858, Cavour

⁷ Botton, Braun, *Le col de Tende: de la route du sel a la route de l'Europe*, cit., p. LXIX.

⁸ D. di Pier Capponi, *Sul traforo del Colle di Tenda. Osservazioni*, Tip. Ghilini, s. d. Oneglia, pp. III-V.

⁹ F. Cerroti, *Strada ferrata da Cuneo a Nizza per Tenda e Mentone. Progetto di massima. Proposto dal Municipio di Cuneo agli altri Municipi della Linea come norma ad un progetto definitivo*, Tip. Riba, Cuneo 1856, pp. V-VI.

¹⁰ *Ibid.*, p. LIII.

e Vittorio Emanuele II offrirono Nizza e la Savoia a Napoleone III in cambio del sostegno francese contro l'Austria. E con il Trattato di Torino del 1860 i territori passarono alla Francia, rendendo vana la costruzione della ferrovia.

La cessione di Nizza fece invece emergere Ventimiglia come nuovo sbocco strategico. Il deputato ligure (e successivamente anche presidente della Camera dei deputati) Giuseppe Biancheri si batté in particolare affinché fosse inclusa come capolinea alternativo della linea.

Intanto, nel 1863, fu firmato un trattato commerciale franco-italiano che rese nuovamente centrale il Colle di Tenda. Più rapido ed economico da realizzare rispetto a una ferrovia, il traforo stradale fu approvato nel 1872 e aperto nel 1883, dopo dieci anni di scavi¹¹. Coloro che transitavano nella galleria – lunga 3.3 km, larga 6.5 m e alta 5 m – risparmiavano un dislivello di circa 600 m e un percorso di 13 km¹².

Dopo trentun anni di progetti, studi, dibattiti, discorsi, rivalità, il 25 luglio 1879 due leggi fecero nascere la «Cuneo-Nizza» e la «Cuneo-Ventimiglia». Due diverse leggi e due diverse linee perché due uomini di potere vollero così: in Francia l'uomo politico nizzardo Alfred Borriglione e in Italia Giuseppe Biancheri¹³.

La costruzione della linea ferroviaria Cuneo-Nizza iniziò nel 1883 con il tratto Cuneo-Vievola¹⁴. Il 30 aprile 1889 venne aggiudicato l'ultimo tronco, di 10 ½ km, fra Limone Piemonte e Vievola, comprendente le gallerie del colle di Tenda (lunga circa 8 km).

¹¹ G. Durandy, *Relazione sull'utilità della pronta costruzione della ferrovia diretta da Cuneo a Nizza pel Colle di Tenda e Sospello*, Cuneo 1901, pp. V–VIII.

¹² A. Sabbadini, *Alpi Marittime: dal Colle di Tenda al Colle della Maddalena*, Roma 1934, pp. XLIV–XLVI.

¹³ Le due tratte ferroviarie avranno una parte di percorso in comune. La biforcazione avverrà a Breil-sul-Roja. Cfr. Botton, Braun, *Le col de Tende: de la route du sel a la route de l'Europe*, cit., p. LXXII.

¹⁴ Ministero dei Lavori Pubblici. Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie, *La ferrovia Cuneo-Ventimiglia*, Provveditorato Generale dello Stato, Roma 1928, p. V.

Il traforo ferroviario del Colle di Tenda

Fra i dieci concorrenti in gara, a vincere l'appalto della costruzione del traforo del colle di Tenda con un importo di 13.890.198£ fu l'*Impresa Fratelli Vaccari* di Valenza (AL), guidata da Luigi Vaccari¹⁵.

Il 2 settembre 1889, l'impresa diede inizio agli scavi delle trincee d'appoggio alla galleria del Tenda. Nel gennaio 1890 vennero aperti i cantieri a Nord e a Sud del Colle a circa 1000 m di quota. Dopo un anno di lavori, gli avanzamenti del traforo furono di 146 m nell'imbocco Nord e 155 m nell'imbocco Sud. Per ospitare i manovali e i minatori fu necessario costruire villaggi con dormitori. Se l'imbocco Nord si trovava vicino all'abitato di Limone Piemonte, la zona dall'imbocco Sud venne creata *ex novo*. Vievola venne creata dal nulla e venne realizzato tutto ciò che potesse servire alla vita, al riposo e allo svago.



Fig. 1. Luigi Vaccari. Nacque nel 1835, morì nel 1913. Immagine d'Archivio dell'*Impresa Fratelli Vaccari*.

¹⁵ La famiglia Vaccari proviene probabilmente da una famiglia di agricoltori emiliani, trasferitosi a Valenza (AL). Cfr. Archivio dell'*Impresa Fratelli Vaccari* contenuto nell'abitazione di Luigi Vaccari, a Valenza, dove ora vivono i suoi discendenti.

Il 6 ottobre 1891, a neanche due anni dall'inizio dei lavori, il primo traguardo importante: vennero scavati 1000 m di galleria, 1/8 del totale¹⁶.

Nei primi quattro anni di lavori le difficoltà furono esigue e giunsero esclusivamente dall'esterno del traforo, a causa del gelo e della neve. I problemi iniziarono nel settembre 1893: a 1.625 m dall'imbocco Sud gli operai incontrarono della melma gialla argillo-calcareo semiliquida che invase gli scavi già eseguiti e mise in pericolo gli uomini che vi lavoravano. Per otto mesi i lavori proseguirono, poi dovettero cessare. Ad un mese dall'incontro con la «lava fredda» il secondo scoglio: a 2 ½ km dall'imbocco Nord le perforatrici tagliarono grosse vene d'acqua, che causarono getti violenti (alcuni di circa 100 litri al secondo). Anche in questo caso i lavori dovettero bloccarsi¹⁷.

Sul finire del 1893 il Regio ispettorato generale delle strade ferrate nominò una commissione di tecnici per sanare i problemi all'interno della galleria. Si decise di scavare due cunicoli paralleli al traforo con l'obiettivo di drenare l'acqua per far asciugare la poltiglia melmosa. L'operazione non andò a buon fine.

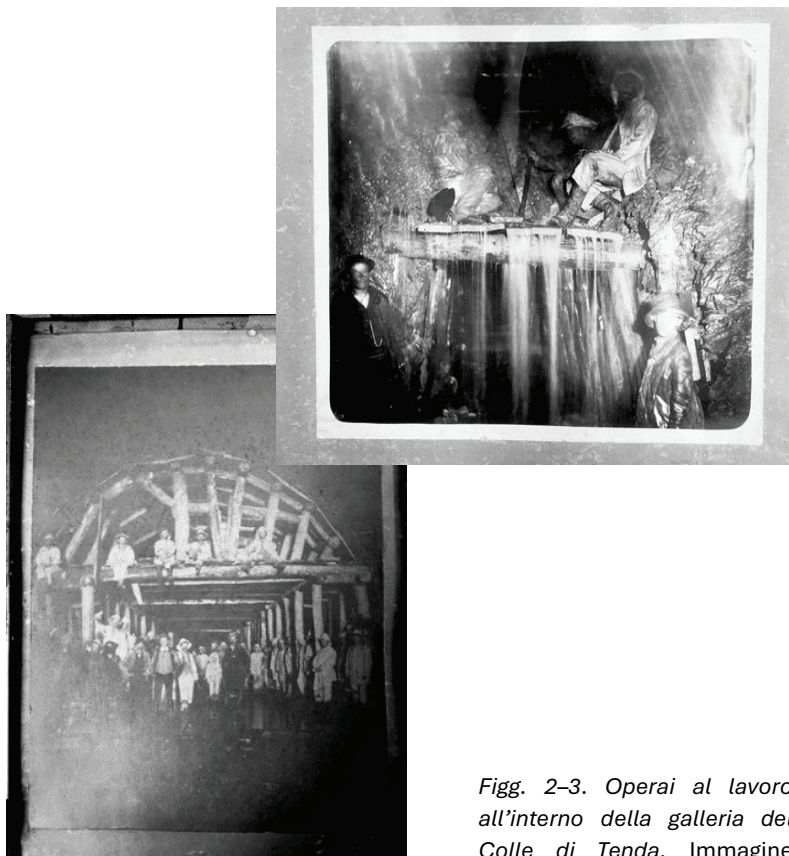
Il 16 ottobre 1894 l'*Impresa Fratelli Vaccari* siglò un accordo con il Regio ispettorato: la ditta valenzana si sarebbe fatta da parte e la pubblica amministrazione si sarebbe assunta l'onere di tentare con propri mezzi e tecniche il superamento della faglia. Dal 1° dicembre 1894 nel settore Sud all'impresa subentrò lo Stato. La direzione dell'opera venne affidata all'ingegnere capo del genio civile di Cuneo, Antonio Adamasi e venne chiamato dal genio civile di Teramo l'ingegnere Raffaello Girard. Per superare un intoppo lungo appena 43 m, in sedici mesi la «direzione governativa [...] conseguì, dopo continue ed aspre lotte, una prima vittoria giungendo col cunicolo di calotta alla roccia gneissica dall'altra parte della frana» testimoniò Raffaello Girard¹⁸. Allargata la sezione fino a grandezza definitiva, il 31

¹⁶ Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., pp. CXI-CXII.

¹⁷ Botton, Braun, *Le col de Tende: de la route du sel a la route de l'Europe*, cit., p. LXXIV.

¹⁸ Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., pp. CXIII-CXVI.

marzo 1896 lo Stato restituì all'impresa Vaccari il settore Sud. L'inconveniente sul lato Nord venne invece risolto con celerità direttamente dall'impresa appaltatrice.



Figg. 2-3. Operai al lavoro all'interno della galleria del Colle di Tenda. Immagine d'Archivio dell'Impresa Fratelli Vaccari.

Il 15 febbraio 1898 una carica di esplosivo fece cadere l'ultimo diaframma. Diradatasi la polvere e sgombrati i detriti, il gruppo – composto fra gli altri dall'ingegner Adamasi, dall'impresario Vaccari e dall'ingegnere Girard – si avvicinò verso l'uscita. Dall'altra, ad attendere, gli operai del cantiere Sud. Scrosciarono applausi, ci furono strette di mano e lunghi abbracci.

L'impresa Vaccari esaltò il termine dei lavori con una festa organizzata a Vievola la domenica 17 luglio 1898. Preparò un padiglione per il banchetto e alle ore 13 un centinaio di invitati prese posto. Erano presenti senatori, deputati piemontesi, sindaci, tecnici, giornalisti e una delegazione nizzarda. Al terminare del pasto i discorsi. Il quotidiano di Cuneo *La Sentinella delle Alpi* ne ricorda ventuno¹⁹. La perfetta regia dei festeggiamenti di Luigi Vaccari terminò regalando la medaglia di bronzo agli operai che da almeno due anni erano alle sue dipendenze. Nella medaglia era raffigurato l'imbocco Nord della galleria con attorno la scritta «Ricordo ai lavoratori della galleria del Colle di Tenda» e le date «dicembre 1889 – febbraio 1898» e sul retro l'Allegoria della vittoria del lavoro e la scritta «Arma laboris virtus Plutonem vicit»²⁰. La galleria venne rifinita nei mesi successivi. Il tratto entrò in funzione il 1° ottobre 1900.

Il destino della ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia

All'alba del Novecento, Italia e Francia entrarono in una fase di cooperazione diplomatica che pose le basi per il completamento della ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia, con distacco da Breil-sul-Roja del tronco per Ventimiglia. Nel 1901 Giuseppe Durand scrisse:

¹⁹ La galleria venne pensata e realizzata con una sagoma per due binari (mentre la linea Cuneo-Ventimiglia venne costruita a binario unico). *LA FESTA INAUGURALE del traforo della grande galleria del Colle di Tenda*, in «*La Sentinella delle Alpi*», Martedì 19 luglio 1898.

²⁰ Medaglia proveniente dall'archivio dell'*Impresa Fratelli Vaccari* contenuto nell'abitazione di Luigi Vaccari, a Valenza.

«Attualmente gli uomini alla testa del Governo francese sono ben disposti, ma cambiando gli uomini, sarebbe pericoloso non approfittare dell'occasione che si presenta per ottenere subito quello che desideriamo e domandiamo da più di 50 anni»²¹.

Dal primo abbozzo della ferrovia nel 1848 erano passati cinquantasei anni. Parigi nominò plenipotenziari Camille Barrère e Pérouse; l'Italia il Capo del Governo Giovanni Giolitti, il ministro degli Esteri Tommaso Tittoni e il ministro dei Lavori Pubblici Francesco Tedesco. *La Sentinella delle Alpi* il 4 giugno 1904 titolò: «Il completo accordo per la Cuneo-Nizza. La convenzione fra i due Governi sarà firmata lunedì». Il corpo del testo: «Fra il Governo francese ed il Governo italiano si raggiunse finalmente il completo accordo circa la ferrovia Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia, sia su quanto riguarda la costruzione che su quanto riguarda l'esercizio»²².

Il 6 giugno 1904 a Roma, all'interno del palazzo della Consulta, sede del Ministero degli Esteri, i rappresentanti di Italia e Francia firmarono l'accordo, fissando al 1914 il termine ultimo per terminare la costruzione della strada ferrata. La Cuneo-Nizza-Ventimiglia stava prendendo forma.

Se in soli ventidue giorni la convenzione era stata approvata e firmata dai due rami del Parlamento italiano, la stessa celerità non trovò riscontro in Francia. A Parigi la ratifica arrivò solamente un anno e nove mesi dopo. A Roma, il 4 aprile 1906, Italia e Francia si scambiarono le ratifiche dell'accordo: otto anni per completare la ferrovia²³.

Il Governo italiano provide immediatamente alla costruzione dei tratti da Vievola a Ventimiglia situati sul territorio nazionale. Nel frattempo, i lavori del tratto da Cuneo a Vievola, iniziati nel 1883, erano stati ultimati ed il tratto era stato aperto all'esercizio nel 1900. I lavori sul tratto da Vievola fino al confine francese di 21 km ebbero inizio nel

²¹ G. Durandy, *Relazione sull'utilità della pronta costruzione della ferrovia diretta da Cuneo a Nizza pel colle di Tenda e Sospello*, Cuneo 1901, pp. XI-XIII.

²² *Il completo accordo per la Cuneo-Nizza. La convenzione fra i due Governi sarà firmata lunedì*, in «*La sentinella delle Alpi*», Sabato 4 Giugno 1904.

²³ Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., pp. CXXXIV-CXXXVIII.

1907 e vennero ultimati nel 1915. La ferrovia in territorio italiano venne ultimata nel termine stabilito dalla Convenzione del 6 giugno 1904²⁴. Si attendeva il 1914 come l'anno del compimento. Ma la storia seguì un altro corso. L'Italia arrivò vicina al traguardo, la Francia restò lontana. Gli otto anni previsti si trasformarono in ventidue. Nel 1914 l'esplosione della Prima guerra mondiale interruppe ogni attività. Il 3 agosto, la dichiarazione di guerra della Germania spense i cantieri, prosciugò i fondi e richiamò migliaia di operai. Alla fine del conflitto, nel novembre 1918, restavano solamente rovine: gallerie deformate, terrapieni sconvolti, attrezzature logorate.

Nel dopoguerra i lavori ripresero lentamente. In Italia si tornò all'opera nel 1927, per completare gli ultimi tratti tra San Dalmazzo di Tenda e il confine. Ma le risorse erano scarse e le priorità della Francia erano rivolte ad altro. Solo nel 1928, ventidue anni dopo l'accordo, la tratta Cuneo-Ventimiglia e il collegamento con Nizza furono finalmente completati²⁵.

Dopo decenni di attese, progetti e interruzioni, il 30 ottobre 1928 la ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza venne inaugurata. In prima pagina il giornale cuneese *Il Quotidiano* titolò: «L'inaugurazione, che oggi si compie, della 'Cuneo-Ventimiglia' ha il suo carisma nelle parole di fede e di lavoro dette dal Duce». Così scrisse l'articolaista Salvatore Sibilia: «Le due ferrovie – quella italiana e quella francese – rappresentano per l'Italia un nuovo ritmo di vita, un nuovo impulso di

²⁴ Cfr. Ministero dei Lavori Pubblici. Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie, *La ferrovia Cuneo-Ventimiglia*, cit., pp. VII-IX.

²⁵ La scelta della data non fu semplice: il governo italiano propose il 28 ottobre, anniversario della Marcia su Roma, ma la Francia manifestò numerose riserve. Si raggiunse infine un accordo per il 30 ottobre. A Roma si dava per scontato che Parigi avrebbe accettato la proposta, tant'è che l'opuscolo ufficiale celebrava l'inaugurazione come traguardo del regime: «Questa ferrovia che si inaugura solennemente all'alba radiosa del VII anno della Rivoluzione Fascista ha, come tutte le grandi arterie ferroviarie che per la ferma volontà del Duce si vanno ultimando in questi anni di febbrile attività costruttiva, un lungo passato». Il tono era solenne, ma la narrazione forzata: il ritardo era francese e la «febbrile attività costruttiva» era esclusivamente oltrefrontiera. Cfr. Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., pp. CLV-CLVI.

commercio. La conquista è fatta: perché noi consideriamo conquista tutto quello che permette di espanderci, di muovere, di vivere, di sviluppare. Abbiamo atteso, noi di Cuneo, per tanti anni questa ferrovia»²⁶.

La ferrovia «Cuneo-mare» al momento dell'inaugurazione si snodava per 121,8 km, con partenza dalla stazione di Cuneo Gesso e con i confini ancora fermi a quelli preunitari. Di questi, 63 km correvano in territorio italiano e quasi 59 km in terra francese. Il tracciato attraversava 81 gallerie, per un totale di quasi 50 km in sotterranea: quarantuno in Italia (28,3 km) e quaranta in Francia (21,6 km). Il gioiello ingegneristico restava il traforo del Tenda, con i suoi 8.098 m, il più lungo della linea. La costruzione della ferrovia, che formava una «Y rovesciata», durò quarantacinque anni²⁷.

Entrata in esercizio nel 1928, la ferrovia Cuneo-Nizza abbandonò le sue origini strategico-militari per diventare un'arteria commerciale tra Italia e Francia. Ma questa stagione durò relativamente poco: con l'avvento della Seconda guerra mondiale il suo destino cambiò.

L'11 giugno 1940, con l'ingresso dell'Italia nel conflitto, la linea divenne teatro di operazioni militari. Temendo l'avanzata italiana, le truppe francesi fecero saltare diversi viadotti nella Valle Roja.

Con l'Armistizio del 25 giugno 1940, firmato dalla Francia con le potenze dell'Asse, le truppe italiane occuparono la sponda sinistra della Roja. L'occupazione della Francia centro-meridionale da parte delle truppe dell'Asse nel novembre 1942 trasformò la ferrovia in una dorsale logistica essenziale, al servizio degli spostamenti militari tra Italia e Costa Azzurra.

Tuttavia, l'8 settembre 1943, con la proclamazione dell'Armistizio in Italia, la linea fu nuovamente interrotta per rallentare l'avanzata tedesca. I tedeschi ricostruirono rapidamente l'infrastruttura, ma l'attività partigiana colpì ripetutamente la linea con sabotaggi e distruzioni, mentre l'intera valle divenne bersaglio dei bombardamenti alleati in preparazione allo sbarco in Provenza del 15

²⁶ S. Sibia, «1861–1928. *Quod erat in votis!*», *Il Quotidiano*, martedì 30 ottobre 1928.

²⁷ Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., p. CLXV.

agosto 1944.

La ferrovia divenne dunque un bersaglio militare. L'ultimo convoglio civile partì da Nizza e Ventimiglia all'alba del 15 agosto 1944. Da quel momento, la Cuneo-Nizza cessò ogni funzione civile, vittima di un destino ricorrente: unire i popoli, oppure separarli²⁸.

Il 28 agosto 1944, quando nei comandi tedeschi si intravedeva la possibilità di ritirarsi dal suolo italiano e francese, venne redatto un documento dal titolo: «Situazione valichi alpini». All'interno: «Colle di Tenda (Val Roia): completamente in mano germanica con presidi in tutte le località»²⁹. I soldati stanziati nella valle fecero saltare viadotti e gallerie per rallentare l'avanzata partigiana e alleata.

Il 25 aprile 1945 gli ultimi presidi nazifascisti vennero sconfitti e l'Italia divenne finalmente libera. «La gioia della liberazione non fu offuscata da quegli archi infranti, da quelle rotaie drizzate verso il cielo, dalla 'ferrovia per il mare' che non c'era più. Sul momento pochi ci pensarono. L'Europa era tutta una rovina. Si dovevano ricucire infinite cose e nessuno dubitò che a quella non sarebbe successo altrettanto» scrisse Franco Collidà³⁰.

Il 24 maggio 1945 venne redatto a Vernante un documento contenente «Provvedimenti e iniziative dei francesi alle popolazioni di Valle Roja dal colle di Tenda a S. Dalmazzo di Tenda». Il corpo del testo:

La rapida e improvvisa ritirata dei Tedeschi non impedì la sistematica distruzione di ogni ponte e di tutte le opere stradali e ferroviarie, distrussero pure la galleria stradale e ferroviaria del Colle con colossali

²⁸ Sull'entità del traffico, di fronte allo zero assoluto (o quasi) nel 1941 e 1942, nel 1943 si raggiunge l'eccezionale livello di circa sessantatremila tonnellate di merce. Fra i carichi insoliti si ricordano convogli di rottami di ferro provenienti da Tolone e diretti alle industrie siderurgiche del nord Italia. Erano i resti della flotta francese autoaffondatasi il 27 novembre 1942. Cfr. *Ibid.*, pp. CLXXXIII–CXCI.

²⁹ Al fondo dello scritto si legge: «Copia della relazione che Maurizio ha trasmesso agli alleati tramite Franchi. La presente copia è stata consegnata a me oggi 8 settembre 1944. A. Elle». Archivio dell'*Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea 'Giorgio Agosti'* di Torino (ISTORETO), Faldone B 15–b.

³⁰ Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., p. CXCI.

frane provocate da intense cariche di esplosivo; pure le strade al forte sono notevolmente impraticabili e i genieri francesi attendono con perforanti, mine e apporto di pietrisco, sistemando alla meglio una strada di fortuna³¹.

In quel clima di speranza e incertezza, il 29 aprile 1945, a pochi giorni dalla Liberazione, la popolazione dei comuni di Tenda e Briga Marittima venne chiamata a votare per decidere il proprio futuro nazionale. Il risultato del plebiscito fu netto: i molti «oui» confermarono la volontà dei cittadini di passare alla Francia.

Nel documento del 24 maggio 1945, firmato dall'Ispettorato Militare Alte Valli M. Marcellin, si legge:

Alla domenica 29 aprile si ebbe la cerimonia ufficiale della liberazione di tutti i comuni, [...] parlò [...] un rappresentante della prefettura francese inneggiando alla prosperità futura di questa Valle in seguito all'avvenuta annessione alla Francia. [...] Nella stessa domenica avvenne la votazione per tutti uomini, donne e vecchi, [...] si può considerare quasi totalitaria la simpatia francese delle popolazioni locali³².

Il 14 dicembre 1945, nella «Relazione sulla situazione della zona di Briga e di Tenda», venne scritto:

Da tutte le informazioni assunte [...] si ha la netta sensazione che almeno una parte degli abitanti della zona è favorevole all'annessione alla Francia. I motivi che i francesi adducono a giustificare le loro pretese, [...] sono di carattere storico. Essi sostengono che la zona faceva parte, prima dei plebisciti del 1860, del distretto di Nizza Marittima, e che tutta la valle del Roia gravita effettivamente su Nizza.

Prosegue:

Il senso di disagio è stato naturalmente aggravato dalla guerra e dell'occupazione tedesca per il completo isolamento in cui è venuta a trovarsi la zona, tagliata fuori sia dall'Italia che dalla Francia [...]. D'altra

³¹ Fonte Italiana, Archivio *ISTORETO*, Faldone A 14 a-F «Varie».

³² *Ibid.*

parte, le distruzioni di ponti operate dai tedeschi e l'interruzione della galleria che legava Tenda con Cuneo ha reso oltremodo difficoltose le comunicazioni con il Piemonte, sì che in quei paesi si ha la sensazione di essere completamente isolati. Per questo tra le popolazioni continua a covare un sordo malcontento che viene sfruttato dalla propaganda francese. [...] Il problema che oggi maggiormente preoccupa è quello delle comunicazioni. Attualmente l'unica via di comunicazione è la strada del Colle di Tenda che è percorsa saltuariamente da un servizio di camionette. Si sta lavorando alacremente per la riattivazione della galleria ferroviaria che attraversa il Colle di Tenda. [...] È assolutamente necessario che i Brigaschi ed i Tendaschi si sentano legati a Cuneo³³.

Il territorio della Valle Roja rappresentava per la Francia un obiettivo strategico, era fondamentale annetterlo interamente o almeno spostare il confine sino al Colle di Tenda. Con il trattato di pace del 10 febbraio 1947, il confine italo-francese venne ufficialmente spostato al Colle di Tenda.

Le due gallerie del Tenda – stradale e ferroviaria – furono divise. I chilometri della linea sotto controllo francese passarono da 19 a 47. Dei due tunnel, stradale e ferroviario, il ferroviario era meno malridotto. Erano stati sbriciolati entrambi gli imbocchi, a Nord e a Sud, ma grazie all'utilizzo di micce difettose, non erano scoppiati circa duecento proiettili di artiglieria accatastati all'interno.

Il 30 novembre 1945 venne aperta la galleria ferroviaria del Colle di Tenda per camion e auto. Rimase in funzione per otto mesi, fino al luglio 1946, quando fu reso agibile il tunnel stradale. Poi, per trentaquattro lunghi anni, la ferrovia venne abbandonata. Solamente il 29 gennaio 1979 i binari provenienti da Nord e da Sud si congiunsero a Breil-sur-Roja, suggellando la rinascita della linea dopo più di trent'anni di inattività.

L'8 giugno dello stesso anno i binari italiani e francesi furono ufficialmente annodati. Il 6 ottobre 1979 tre convogli partirono in simultanea da Cuneo, Nizza e Ventimiglia per incontrarsi a Breil-sur-

³³ Fonte Italiana, Archivio *ISTORETO*, Faldone B 15–b.

Roja. La ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia, con i suoi 95 km e 912 m, tornò operativa. La strada ferrata «divenne una linea come mille altre. E speriamo che così rimanga per sempre»³⁴.

³⁴ Collidà, *Cuneo-Nizza: storia di una ferrovia*, cit., p. CCXLV.