

ACLI Imperia e Cuneo - LA GUIDA - Associazione Giuseppe BIANCHERI
La ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza: una risorsa

La ferrovia del Tenda ***dentro la storia, fino a oggi***

Giorgio Stagni

Incontro promosso dalle ACLI di Imperia e Cuneo

San Remo, 16.11.2013



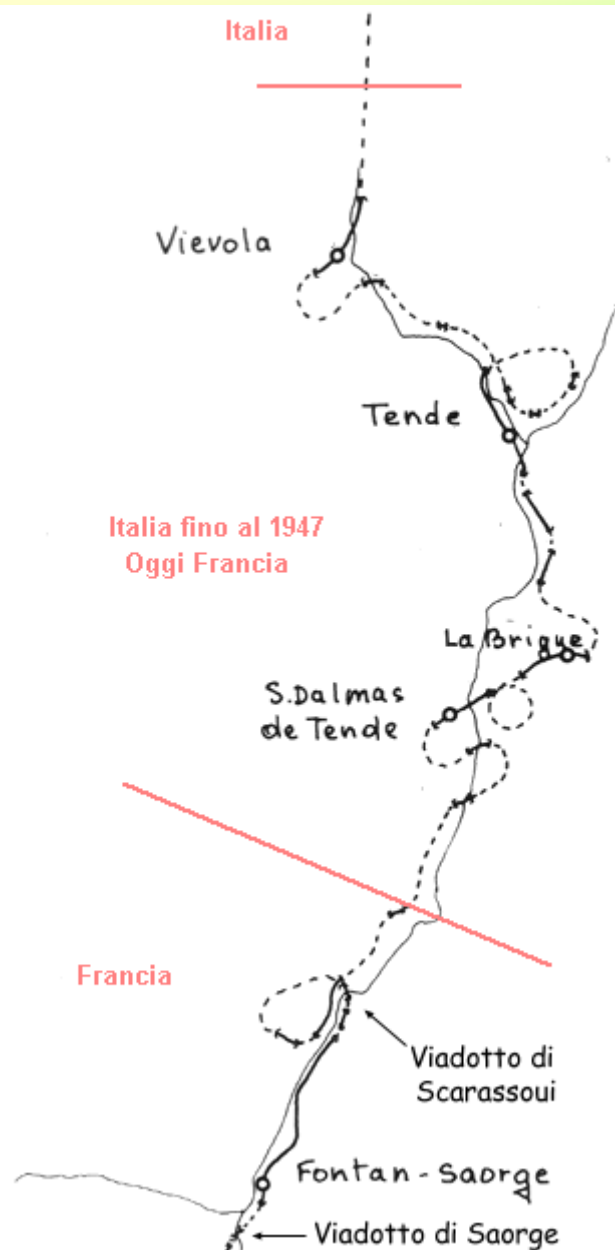
La ferrovia Cuneo-Ventimiglia / Nizza

- Realizzata tra il 1900 e il 1928
- Elettrificata con il **sistema trifase** nel 1931-1935
- Distrutta dalla guerra nel 1944
- 1945-1976: un museo di **archeologia industriale** a cielo aperto
- Ricostruita nel 1977-78 e nuovamente inaugurata il 6 ottobre 1979

- Un treno internazionale Berna-Ventimiglia nel 1981-87
- Relazioni dirette Torino-Imperia fino al 2012
- Un nuovo **orario cadenzato** a dicembre 2012 (16 corse)
- Servizio francese Nizza-Tenda potenziato (estate 2013)
- Da dicembre 2013 un servizio Cuneo-Ventimiglia puramente simbolico (4 corse) con velocità di 40 km/h nel tratto francese
- E poi?



La ferrovia Cuneo-Ventimiglia / Nizza



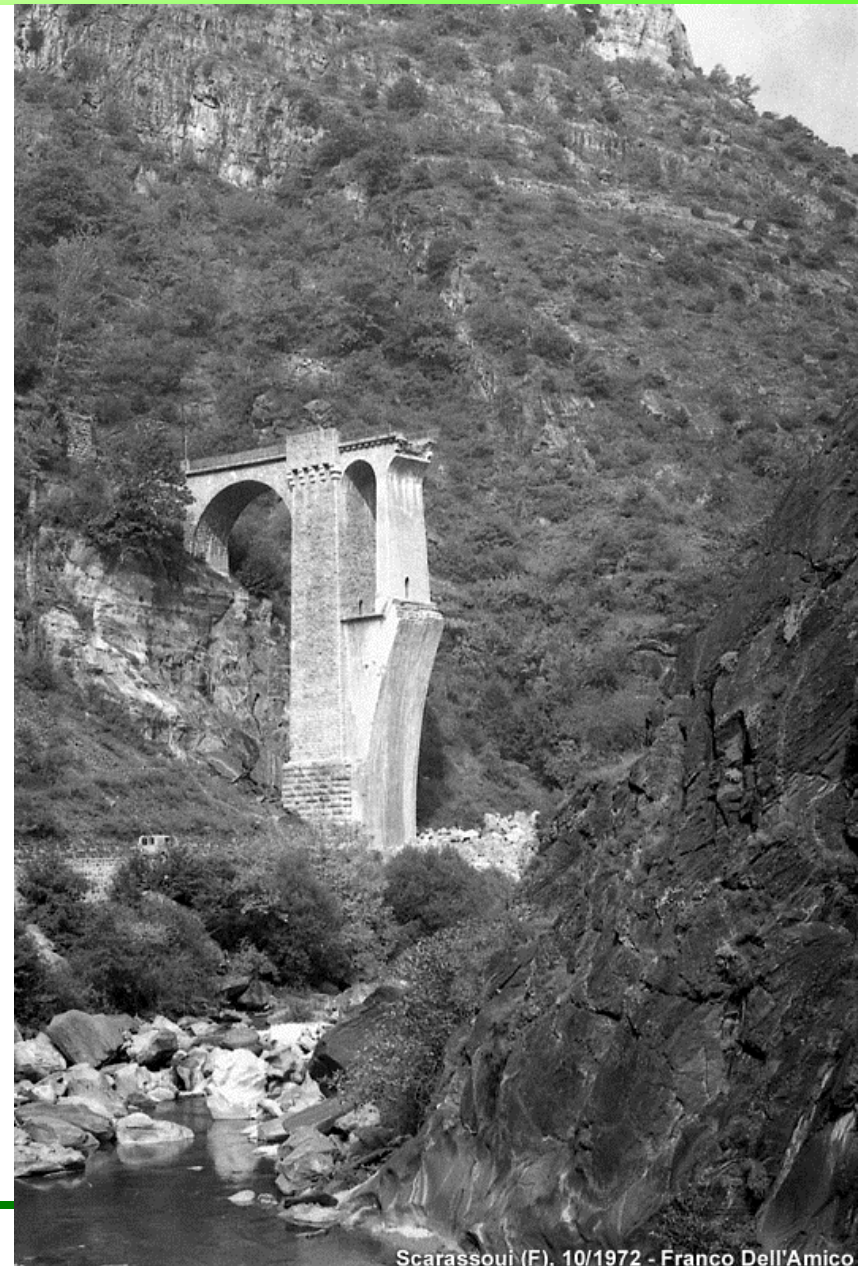
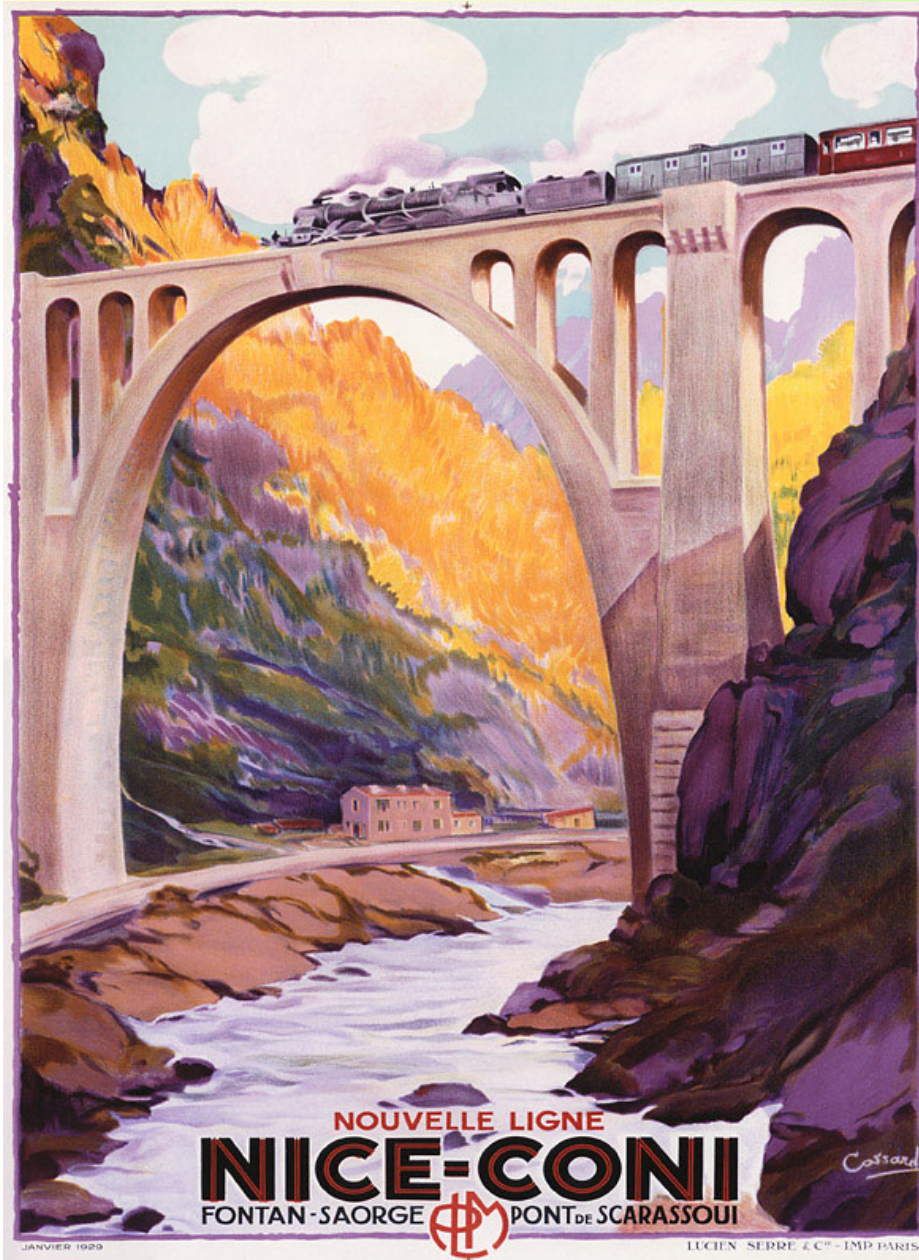
- 1000 metri di dislivello
- 4 rampe “elicoidali” per guadagnare quota (Bergue, S.Dalmazzo, Tenda, Vernante)
- Una stazione “monumentale” italiana e una francese (S.Dalmazzo e Breil), due classiche stazioni italiane in Francia (Tenda e Vievola), una stazione di dogana abbandonata (Piena), numerose stazioni nello stile della Compagnia *Paris-Lyon-Méditerranée* (Fontan-Saorge e quelle tra Nizza e Breil)
- Due celebri viadotti a campata unica (Saorge e Scarassoui), ricostruiti in calcestruzzo armato
- Un museo ferroviario e tranviario (Ecomusée Breil-sur-Roya), testimonianza anche della rete ferrotranviaria nizzarda, oggi scomparsa

L'itinerario internazionale degli anni '30



- Da un manifesto promozionale del 1929
- Un collegamento internazionale tra Basilea e Nizza e tra Ginevra e San Remo, attraverso il Sempione e il Lötschberg, con coincidenze dal Nord Europa
- Gli altri servizi internazionali verso la Riviera, ben più numerosi, continueranno a percorrere la via di Genova

Viadotto di Scarassoui: l'originale, 1928 e 1972

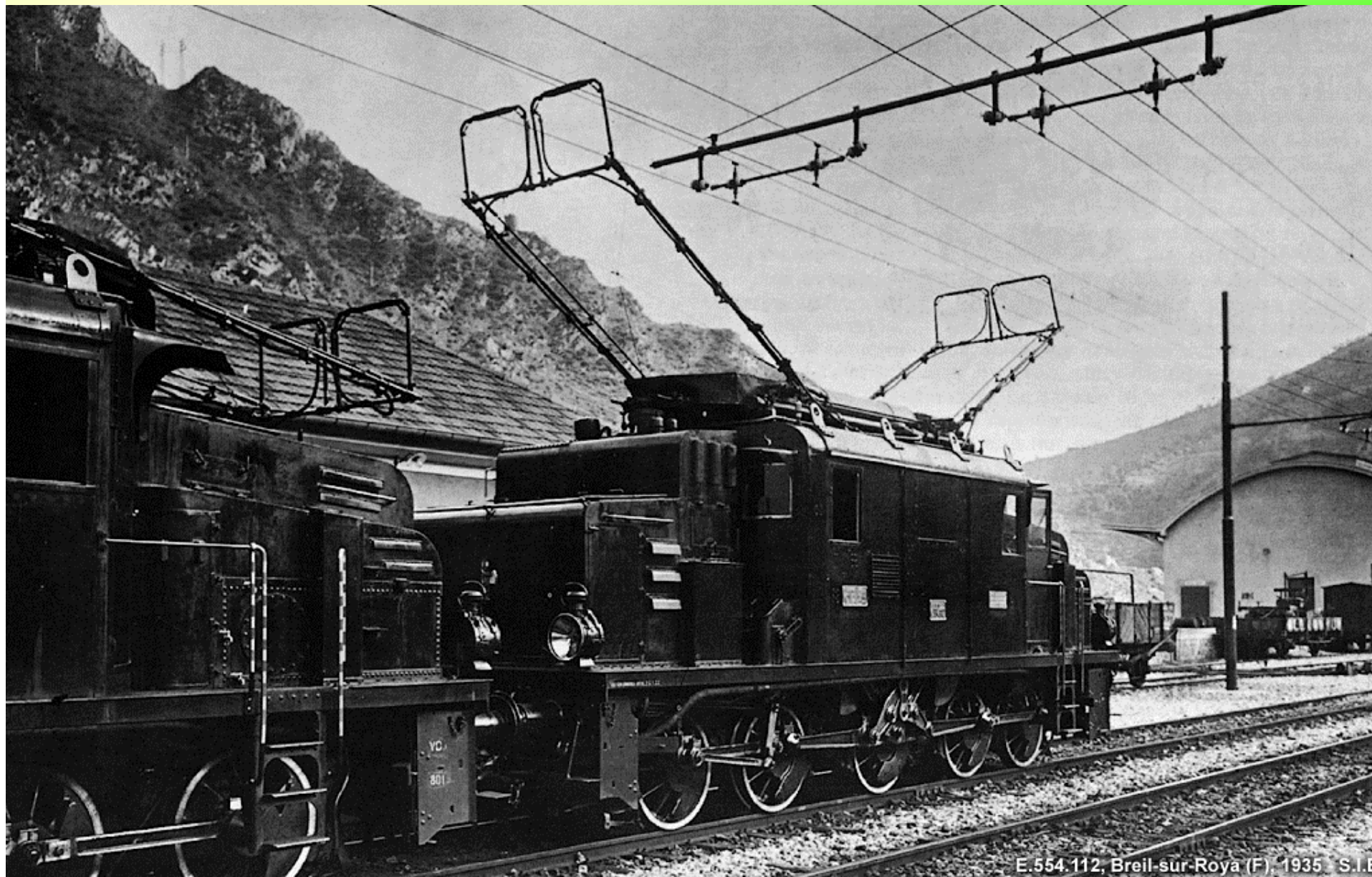


Viadotto di Scarassoui: l'opera del 1979



SNCF X-2403, Scarassoui (F), 28/9/2008 - Giorgio Stagni

Breil 1935: le locomotive trifasi E.554



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

Vievola 1972: i resti dell'elettrificazione trifase



Vievola (F), 10/1972 - Franco Dell'Amico

San Dalmazzo 1972: l'archeologia industriale



San Dalmazzo di Tenda (F), 10/1972 - Franco Dell'Amico

Vievola: tempo d'inverno!



Viadotto di Scarassoui: **il simbolo della linea**



ALn 501/502, Scarassoui (F), 7/12/2013 - Giorgio Stagni

Viadotto di Saorge



SNCF X-4567, Saorge (F), 12/10/2013 - Giorgio Stagni

Breil-sur-Roya: treni italiani e treni francesi



Tenda: stazione di stile italiano



ALn 663.1198, Tenda (F), 31/8/2008 - Giorgio Stagni

Fontan-Saorge: stazione di stile francese



SNCF X-4567, Fontan-Saorge (F), 12/10/2013 - Giorgio Stagni

San Dalmazzo: la ex sottostazione elettrica



ALn 663.1197, S. Dalmazzo di Tenda (F), 2/12/2009 - Giorgio Stagni

Piena: archeologia industriale di confine



Il borgo ligure di Airole e la vecchia stazione



ALn 663.1160, Airole (IM), 24/5/2009 - Giorgio Stagni



ALn 663, P.M. Airole (IM), 1990 - Claus Pusch

I temi recenti: un anno di potenziamento e poi verso la dismissione



Regole e competenze

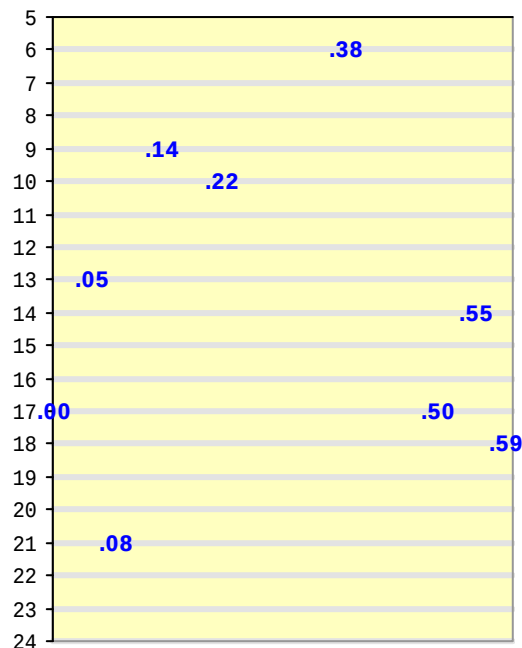
- La ferrovia è stata ricostruita e gestita sulla base di una **Convenzione internazionale** del 1970
- Nelle tratte italiane, RFI ha curato correttamente la manutenzione (e analogamente RFF sulla Nizza-Breil)
- Nella *tratta francese interessata dal traffico italiano* (Vieville-Olivetta) la manutenzione ordinaria sarebbe a carico francese e quella straordinaria a carico italiano
- Questa tratta appare significativamente “**usurata**” dopo 34 anni di servizio, in assenza pressoché totale di interventi di mantenimento
- Da quando la competenza è delle Regioni, il **servizio** appartiene al contratto del **Piemonte** (anche nelle tratte liguri e francesi)
- La Regione Piemonte sconta drammatici problemi di bilancio, che, per scelta politica, hanno già portato alla **chiusura** di un quarto della rete ferroviaria
- La linea Cuneo-Ventimiglia ha sempre avuto una **buona utenza**, anche se ovviamente legata ai flussi turistici stagionali



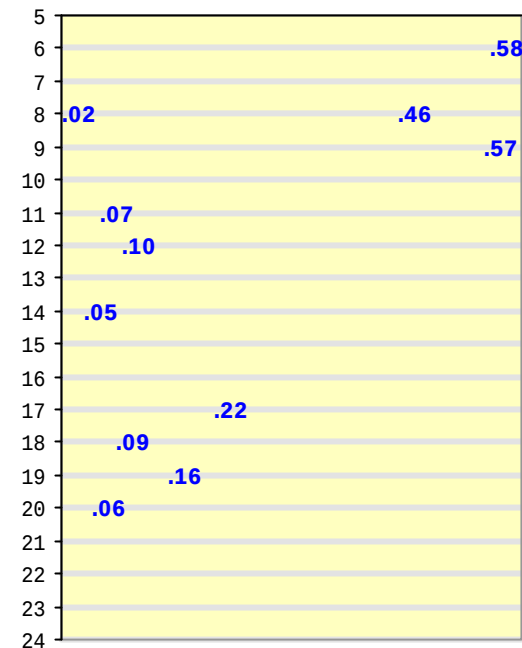
Cuneo-Ventimiglia fino al 2012

- L'orario è di tipo tradizionale, con **9 coppie di corse non cadenzate**
- Tra queste, 2 coppie di corse sono tra Torino e Taggia/Imperia senza trasbordo
- In alcune fasce orarie ci sono “buchi” anche di 3-4 ore
- Solo alcuni treni non fermano nelle stazioni minori
- In passato esistevano anche una coppia Torino-Nizza e una Nizza-Cuneo, prima senza trasbordo, poi con trasbordo, infine soppresse

Tende - mar 13/11/12
(verso Vievola)



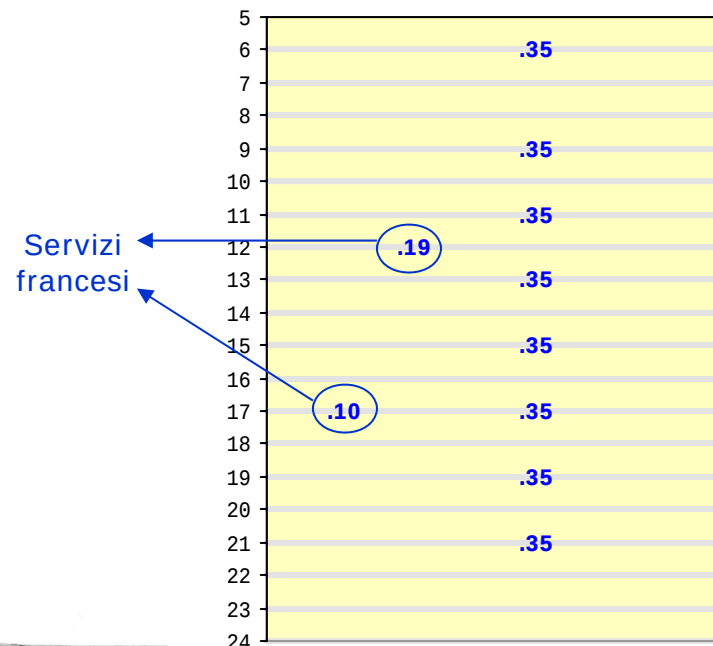
Tende - mar 13/11/12
(verso La Brigue)



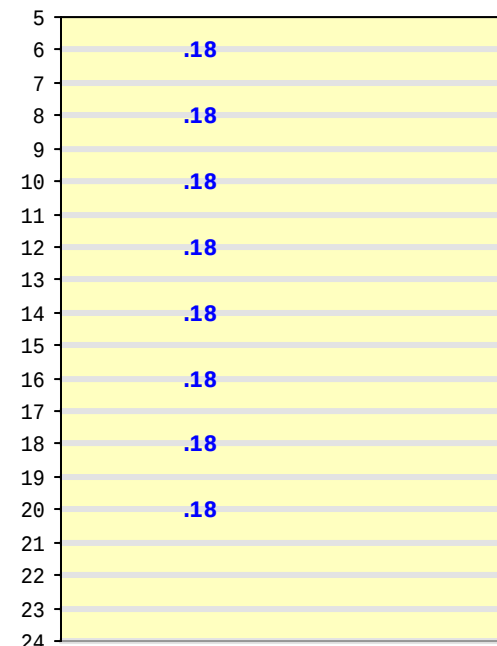
Cuneo-Ventimiglia nel 2013

- **8 coppie di corse cadenzate ogni 2 ore**, feriale e festivo
- Tutte le corse sono **tra Cuneo e Ventimiglia** (3 coppie fino a Taggia). A Cuneo coincidenza da/per Torino. Tra Cuneo e Limone i servizi sono "intercalati" con i Limone-Fossano per avere una corsa all'ora
- **Nessuna fermata** a Vievola, Airole, Olivetta, Bevera
- A La Brigue e San Dalmazzo fermano solo i treni francesi da Nizza (nel frattempo, da agosto 2013 la Regione PACA potenzia i Nizza-Tenda)

Tende - gio 14/11/13
(verso La Brigue)

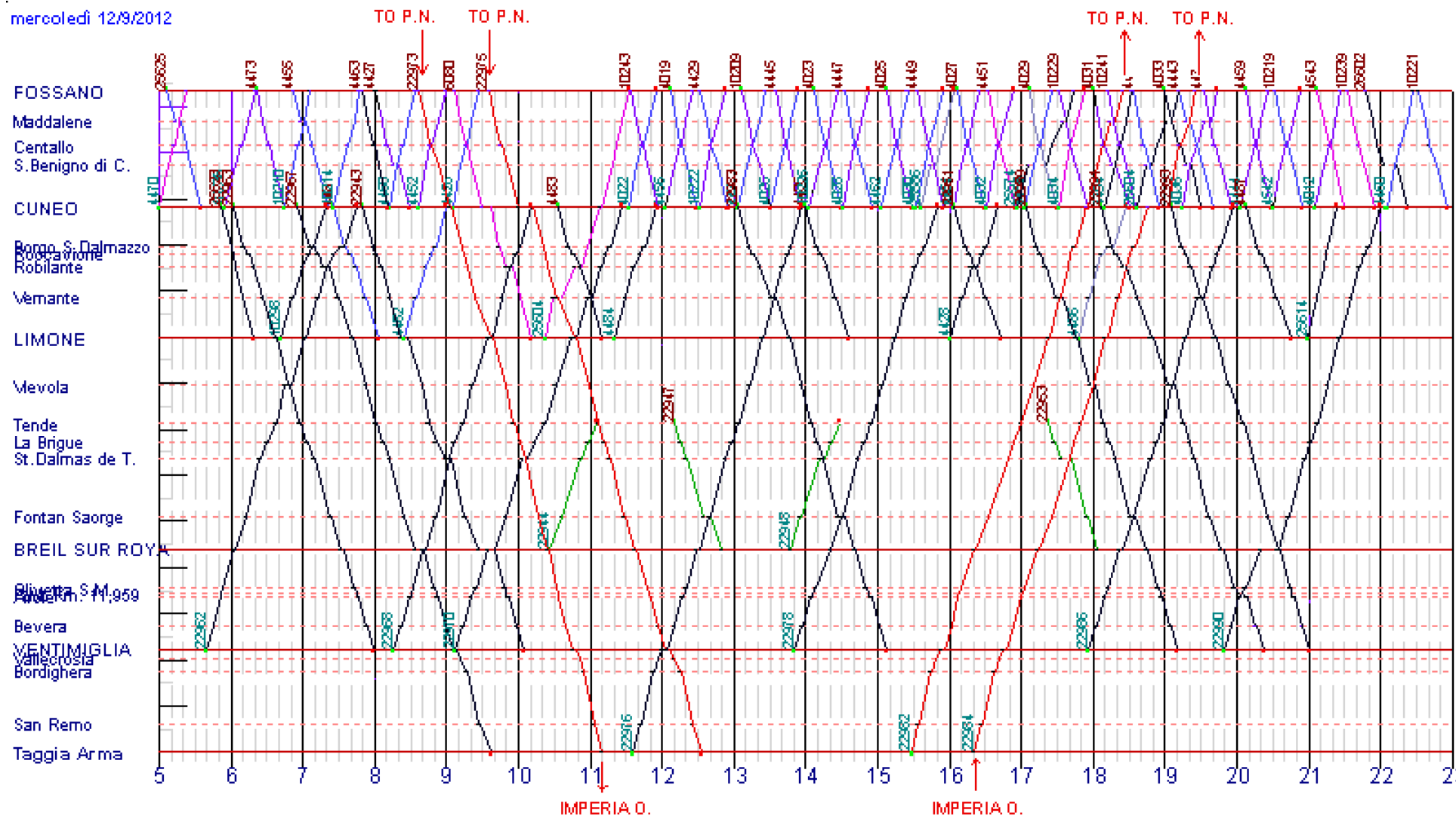


Tende - gio 14/11/13
(verso Vievola)



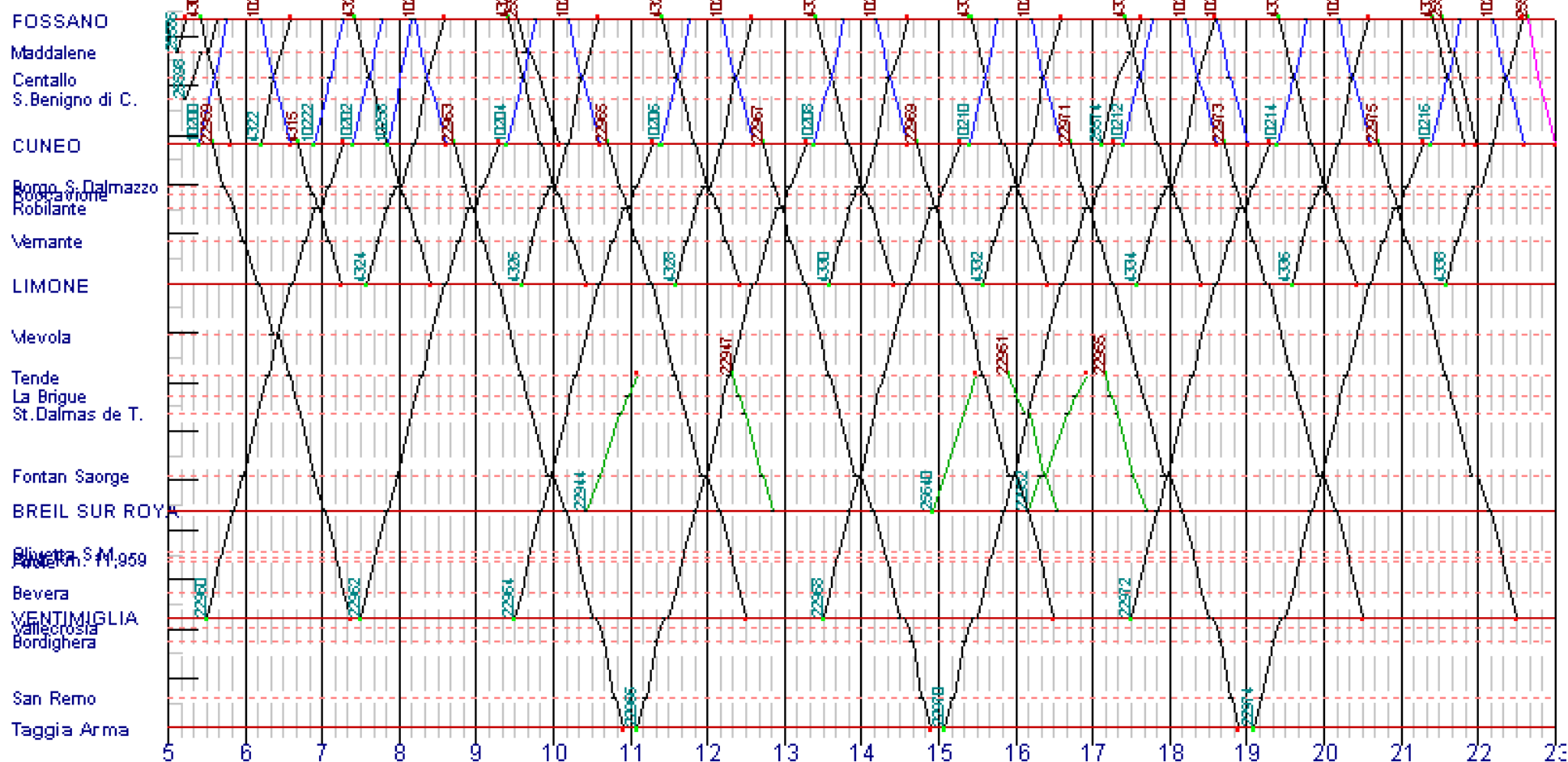
Cuneo-Ventimiglia 2012 (tradizionale)

mercoledì 12/9/2012



Cuneo-Ventimiglia 2013 (cadenzato)

giovedì 12/9/2013



Minuetto D E.464 TER SNCF ALLe 724

Il nuovo orario cadenzato

- Il **cadenzamento** appare una scelta positiva, specie in un servizio orientato al **turismo** e senza forte connotazione pendolare
 - La frequenza di **due ore** è accettabile, specie nel quadro delle strategie di risparmio attuate dalla Regione Piemonte
 - L'onere del **trasbordo** (per viaggi Torino-Ventimiglia) è accettabile, *purché sia garantita la regolarità del servizio*
 - Si è confermata la **rinuncia** alla relazione **Cuneo-Nizza**, che, quando esisteva (fino al 2009, in parte con trasbordo) aveva una sua utenza significativa
 - La **soppressione delle fermate minori** è critica e poco condivisibile, anche se legata ad alcune esigenze tecniche (tempi di viaggio delle corse prolungate a Taggia)
 - Il numero di **viaggiatori** è rimasto buono anche dopo l'introduzione del nuovo orario
- Ma il nuovo orario cadenzato **è durato solo un anno!**



Cuneo-Ventimiglia da dicembre 2013

- Il gestore dell'infrastruttura francese **RFF** ritiene che la tratta francese sia in stato di forte degrado. I lavori di manutenzione straordinaria costerebbero almeno **27 milioni di euro**, oggi non finanziati. E' innegabile sospettare *un lungo gioco allo scaricabarile tra RFF e RFI* (sulle tratte interne i gestori hanno fatto la corretta manutenzione)
- In attesa dei lavori, sulla tratta francese viene imposto un rallentamento a **40 km/h** (la velocità della linea in condizioni normali è di 80 km/h)
- Il servizio viene drasticamente ridotto. **Si passa da 8 coppie a 2**, effettuate da un unico treno "che va avanti e indietro", come già fatto sulla linea Novara-Varallo a settembre 2013:
 - treno 22963: FOSSANO (7.25) - CUNEO (7.51) - VENTIMIGLIA (10.20)
 - treno 22964: VENTIMIGLIA (10.30) - CUNEO (13.03)
 - treno 22969: CUNEO (14.13) - VENTIMIGLIA (16.39)
 - treno 22974: VENTIMIGLIA (18.40) - CUNEO (21.18)
- L'uso di **un unico treno** riduce ulteriormente l'utilità delle 4 corse
- Il tempo di viaggio tra Ventimiglia e Cuneo sale a più di 2h30 (38 km/h). Nel 2013 era di 1h47 (54 km/h)



Che cosa concludere?

- Il costo della manutenzione infrastrutturale **non compete alle Regioni**
 - In Italia competerebbe allo Stato e a RFI attraverso il *Contratto di programma*. In questo caso richiederebbe verosimilmente un adeguato **accordo internazionale**
 - Il suo ordine di grandezza è comunque **nettamente superiore** al sussidio per il servizio: la Cuneo-Ventimiglia ha un sussidio annuo stimabile in circa **7-8 mil. €**; il risparmio per la chiusura delle 11 ferrovie piemontesi è stato di circa 15 mil. €/anno)
 - La Cuneo-Ventimiglia ha un'**utenza** reale e potenziale in linea con il servizio offerto fino al 2013 e non paragonabile a quella delle ferrovie chiuse negli ultimi 2 anni
- E' purtroppo ragionevole ritenere che il servizio "minimo" attuato dalla Regione Piemonte da dicembre 2013 sia andato incontro a **esigenze di risparmio della Regione** piuttosto che a quanto discenderebbe tecnicamente dal rallentamento a 40 km/h



Grazie dell'attenzione **e... buon viaggio!**

Per saperne di più:



[www. stagniweb.it](http://www.stagniweb.it)