

# UN'INSOLITA PASSEGGIATA

Testo e fotografie  
di Evaldo Gaspari

Camminare per decine di chilometri sulla sede di una ferrovia con la certezza di non essere investiti da un treno, se da una parte crea una certa sicurezza e dà la possibilità di fermarsi senza preoccupazioni per osservare attentamente i vari particolari, dall'altra, senza treni, suscita un senso di profonda malinconia. La ferrovia in questione è la rampa Sud della Cuneo - Ventimiglia, più precisamente la tratta Vievola - Ventimiglia, fuori esercizio dal 1944 a causa delle distruzioni arretrate dalla guerra.

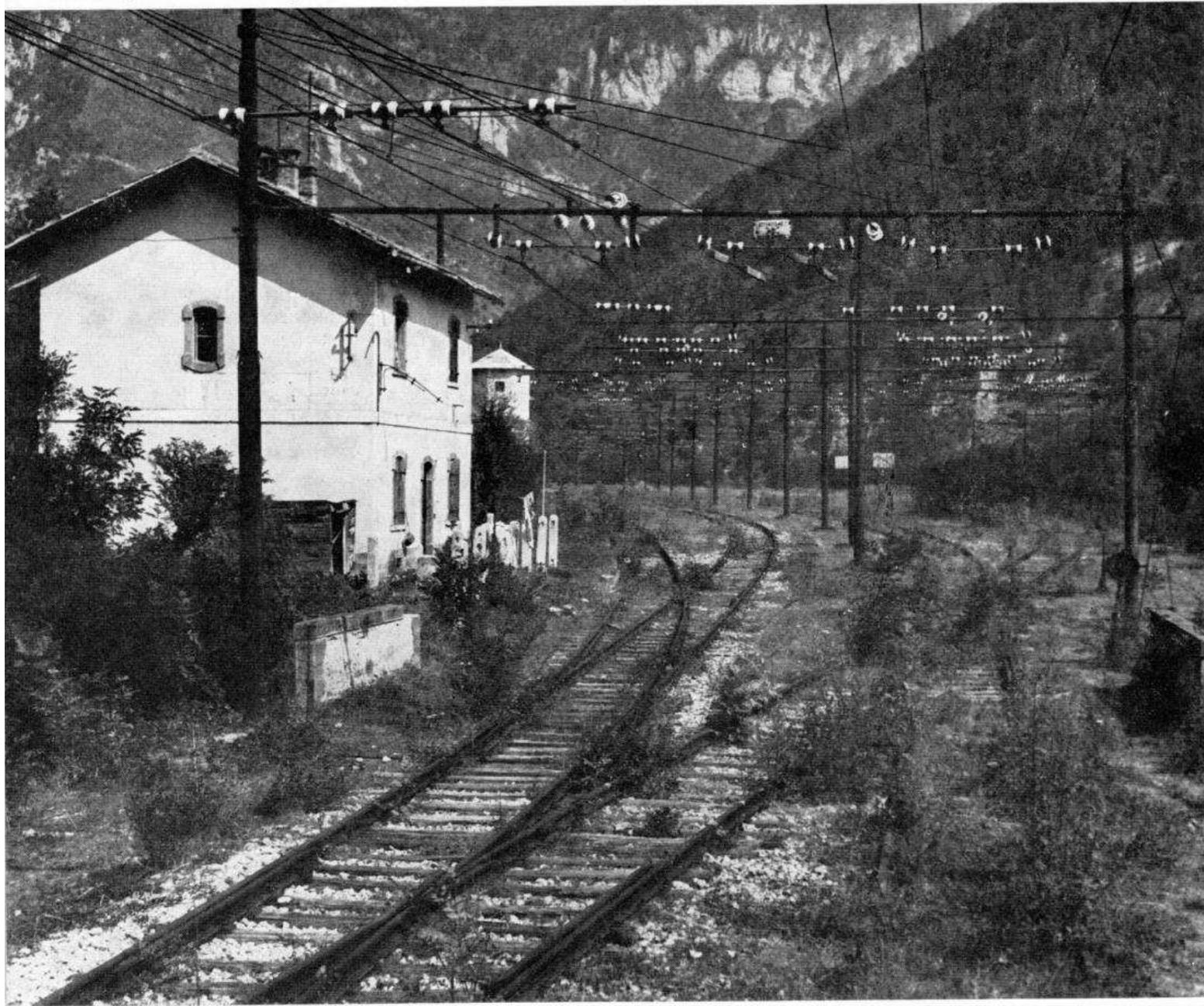
Profondo è il fascino suscitato da questa ferrovia, una

delle più belle linee di montagna, favolosa nel suo tracciato, con numerose e ardite opere d'arte, sessantaquattro gallerie per complessivi 29,926 km, delle quali tre elicoidali e tre a ferro di cavallo, imponenti viadotti con ben quattordici attraversamenti del fiume Roja, muraglioni di sostegno, grandi stazioni, il tutto inserito in una valle selvaggia e pittoresca, con meravigliosi paesini abbarbicati su costoni rocciosi che a tratti scendono a picco fino al fondovalle.

Quando la linea, dopo lunghe vicissitudini, venne finalmente inaugurata, il 30 ottobre 1928,

all'ammirazione generale fece riscontro lo sgomento dei contabili per l'enorme spesa sostenuta. Ciò non toglie lode e ammirazione ai progettisti ed alle maestranze che con duro lavoro, durato anni ed anni, portarono a compimento quest'opera colossale. L'elettrificazione venne completata il 28.10.1935 con il sistema trifase e, da allora, la trazione fu affidata quasi esclusivamente a locomotive E. 554 del Deposito di Cuneo; solo pochi treni più importanti erano trainati da E.432 provenienti dal Deposito di Torino. Le vicende belliche del periodo 1940-45 portarono alla distruzione di ponti

L'ingresso Sud del piazzale di Vievola: sulla sinistra, il Casello 63; sulla destra, seminascosto dalla vegetazione, lo scambio inglese.



e gallerie, rendendo ancora oggi inutilizzabile la linea tra Vievola e Ventimiglia.

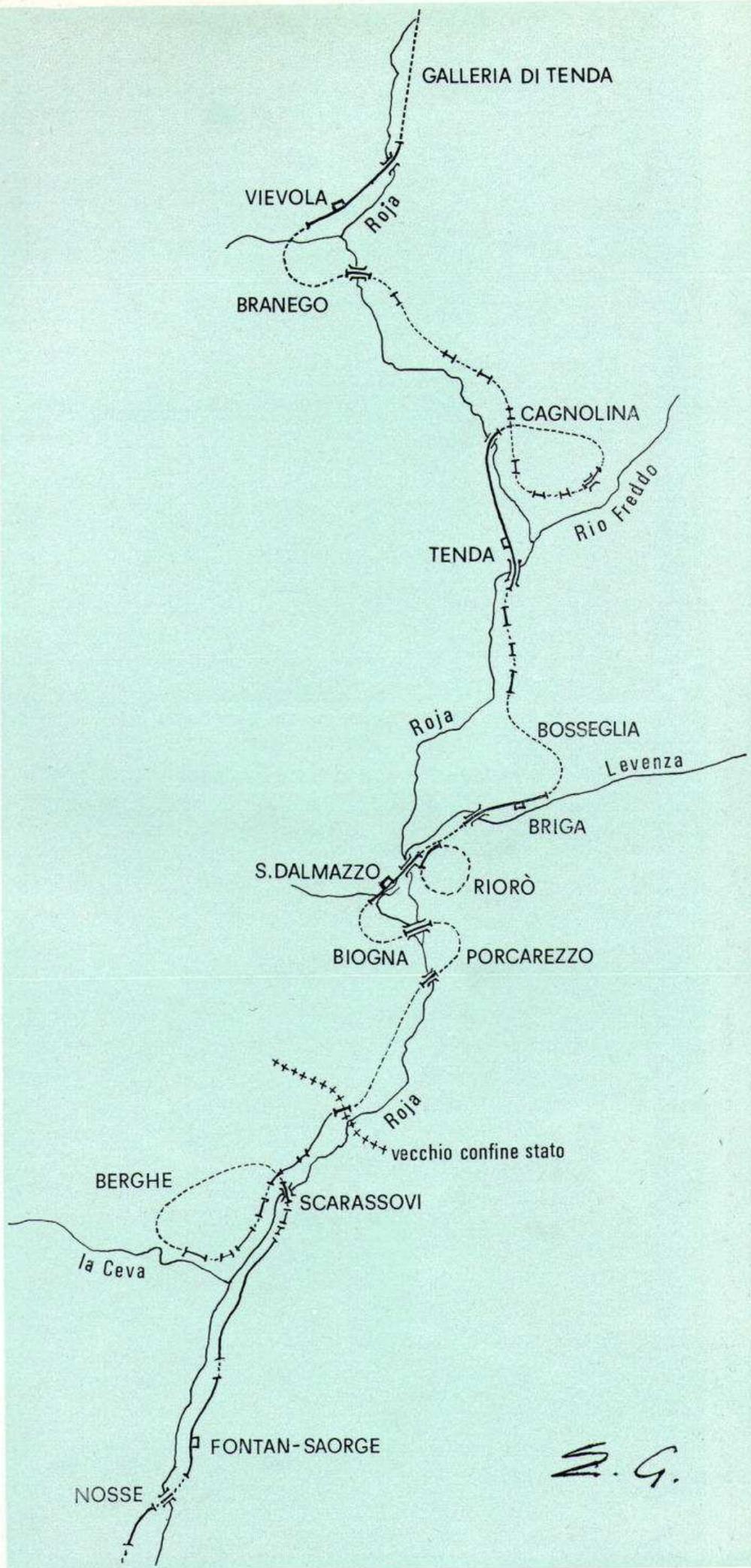
Torniamo ora alla passeggiata, compiuta lungo il tratto più interessante e spettacolare, da Vievola fin quasi a Breglio; essa è stata fatta ovviamente in più riprese, ma per comodità di trattazione l'immaginiamo senza interruzioni.

Partenza da Vievola a 973 metri sul livello del mare. Sei binari, per una stazione che doveva servire meno di una decina di case, fanno subito intuire che l'importanza di Vievola era soprattutto strategica. I binari sono in curva a grande raggio, il fabbricato viaggiatori (progressiva chilometrica 42 + 262,85) è disabitato, mentre il successivo casello è occupato.

All'estremità è presente anche uno scambio inglese doppio. Tutta la sospensione trifase è intatta: nel gennaio del 1964 vennero infatti istituiti dei treni navetta per trasporto auto da Limone Piemonte a Vievola, ma dopo due stagioni, per il costo troppo elevato, il servizio venne sospeso.

Iniziamo la passeggiata. Dopo due ponticelli ad una luce, entriamo nella galleria Branego a ferro di cavallo, lunga 1272,56 m, e la situazione diventa subito poco allegra, viene giù acqua da tutte le parti, occorre fare salti e corse a zig zag per schivare le cascatelle; più avanti, finalmente, l'ambiente diventa più asciutto. Il marciapiede laterale, costituito da lastre di pietra che chiudono la sottostante canaletta per il cavo telefonico, permette un cammino agevole e spedito. All'uscita dalla Branego troviamo, a sinistra, un casello e, di fronte, le rovine di un viadotto in curva a cinque luci di 15 m, alto 25 m, del quale resta in piedi un solo arco smozzicato. Il ponte attraversava la valle ed ora, alla base, una passerella malferma permette il transito pedonale.

Risaliamo l'opposto versante e seguiamo nuovamente la ferrovia, che ora attraversa una serie di cinque brevi gallerie (Gageo, Devenzo, Mezzora, Alimonda, Frera), delle quali la più notevole è la Devenzo, lunga 731,93 m, in curva; raggiunto il Casello 66, incontriamo un alto palo che reggeva i fili della





Sbocco inferiore della galleria Branego, col Casello 64 e le rovine del viadotto

Sbocco Sud della galleria Frera, con il Casello 66



linea d'alimentazione, uno per fase, che direttamente scendevano sul tratto sottostante della ferrovia, che in quel punto inizia un percorso elicoidale; tale disposizione permetteva di contenere la caduta di tensione e di effettuare l'elicoidale con un solo filo per fase della linea di contatto. Va ricordato in proposito che, eccetto questi casi, la parte Sud era tutta a due fili per fase, mentre da Cuneo a Limone, anche recentemente, i fili erano uno per fase. La sezione raddoppiata nella rampa Sud era giustificata dalle maggiori distanze tra le sottostazioni di alimentazione e soprattutto dal fatto che i 19 km di linea in territorio francese venivano alimentati a sbalzo dalle sottostazioni estreme italiane di S. Dalmazzo e Piena, nessuna sottostazione essendo posta sulla tratta francese.

Con la galleria Riofreddo ha inizio la curva elicoidale che interessa pure le gallerie Morga, Gerbo e Cagnolina, quest'ultima lunga 1467,40 m; la pendenza della linea in questo tratto è costante, circa il 25‰, e le curve hanno raggio minimo di 300 metri. La Morga e la Gerbo presentano profonde fenditure nella volta a causa delle spinte del terreno sovrastante e, nella prima, è stato tolto un tratto di binario forse per l'esecuzione di sondaggi. Nel tratto compreso fra Gerbo e Cagnolina, c'è un viadotto a cinque luci in curva perfettamente intatto. La galleria elicoidale Cagnolina è in curva all'imbocco, rettilinea nella parte centrale e in curva nuovamente allo sbocco; in alcuni tratti non c'è rivestimento laterale in muratura, data la presenza di roccia viva. Le date di costruzione delle nominate gallerie, iscritte nella parte alta dei portali, vanno dal 1910 al 1912.

Dopo un breve ponte sul Roja troviamo i Caselli 68 e 69. In generale oggi i caselli sono disabitati e in alcuni di essi tutto il legname è stato asportato, compreso il tetto, resta in piedi la sola parte in muratura.

Ora la linea scende in rettilineo verso la stazione di Tenda.

E' Tenda un grazioso borgo medioevale rimasto integro nella parte vecchia, adagiato su di un pendio roccioso, con in alto i resti dell'antico castello.

In basso costruzioni più recenti formano l'attuale centro, dove è ubicata anche la dogana francese. Il piazzale della stazione, dove oggi si vedono pascolare le mucche, ha quattro binari di corsa più alcuni binari tronchi dello scalo merci. La linea aerea di stazione in parte è ancora in opera però con i fili allentati e, verso le estremità, i medesimi sono penzolanti e tagliati. Il fabbricato viaggiatori (progressiva chilometrica 50+442,56 a 822 m s.l.m.) assolve le funzioni di biglietteria per le autocorriere, uffici e magazzino.

Proseguiamo verso il grande viadotto di Tenda, in curva con undici luci di 12 m e una luce di 20 m sopra il Roja, perfettamente conservato, indi attraversiamo la galleria Borgonuovo. Il tracciato è ora a mezza costa, parallelo alla valle; due speroni di roccia sono forati con le brevi gallerie Bigiorin e Colombera. Più avanti troviamo una sottovia per una stradina secondaria e un ponticello, ricostruito provvisoriamente con spezzoni di rotaie e travi di legno, perché colpito da incursioni aeree alleate durante l'occupazione tedesca.

La linea lascia ora la Valle Roja per portarsi verso la Valle Levenza, attraverso la lunga galleria ad S di Bossegli (1584,12 m). Il portale Nord, colpito anch'esso durante le incursioni, è danneggiato e pochi metri all'interno una bomba ha aperto una voragine nella volta: i detriti sono ancora sul binario.

Allo sbocco della galleria Bossegli c'è il casello 72 e quindi i primi scambi della stazione di Briga Marittima (749 m s.l.m.), col paese distante circa un chilometro. I binari di corsa sono tre, più tre binari tronchi; intatta è la palificazione con le relative mensole, però sono stati asportati i fili di contatto. Il fabbricato viaggiatori (progressiva 54+484,00) ed il magazzino merci sono chiusi e inutilizzati.

Con un ponte a quattro luci, intatto, sovrappassiamo la strada per Briga ed il torrente Levenza, affluente del Roja, e sotto una parete rocciosa a strapiombo imbocchiamo la galleria Levenza, lunga 418 m, oltre la quale inizia la curva per un al-



**Il Casello 69, fra la galleria Cagnolina e la stazione di Tenda, col palo per il ponte di alimentazione con la parte superiore dell'elicoidale, che si riesce a distinguere nella parte alta dell'immagine**

tro giro elicoidale. Anche qui incontriamo il palo per il ponte elettrico verso la parte sottostante. Ed eccoci all'imbocco della galleria elicoidale Riorò I (284,16 m) unita con un tratto artificiale di pochi metri alla Riorò II (1527,28 m), perfettamente circolare. Un'apertura con cancello di ferro dà su di una piazzuola dove sorge il Casello 74, da dove si gode una bella visione panoramica di tutto il sottostante abitato di S. Dalmazzo di Tenda.

Lunga camminata nella Riorò e, all'uscita, dopo il casello 75 inizia il grande piazzale di S.

Dalmazzo, in parte su ponte a sette archi obliqui di 15 m, largo 20 m per più binari. Detto ponte, bombardato, è un po' rovinato in corrispondenza di un arco e c'è un binario opportunamente deviato. A sinistra sorge il fabbricato ormai vuoto dell'ex sottostazione FS che alimentava la linea, in parallelo alle altre sottostazioni di Cuneo, Robilante, Limone, Piena e Ventimiglia. Grandiosa stazione, questa di S. Dalmazzo (695 m s.l.m.), con ben tredici binari di corsa e diversi altri tronchi, magazzini, rimessa locomotive, piattaforma girevole e un enorme fabbricato viaggiatori (pro-



Così si presenta oggi il fabbricato viaggiatori e il piazzale della stazione di San Dalmazzo di Tenda

gressiva 58+069,15), adatto più ad una grossa città che ad una semplice borgata; ivi erano ubicati tutti i servizi: dogana, polizia ecc., con i relativi alloggi. Oggi vi trovano posto alcuni uffici e, d'estate, una colonia montana della SNCF. Una pensilina di ferro, tuttora esistente ma senza copertura, era interposta fra il secondo e il terzo binario; ancora in piedi è il serbatoio a torre per il rifornimento d'acqua alle locomotive.

Dopo un piccolo ponte, distrutto, ad una luce sul torrente Biogna, facciamo ingresso nell'omonima galleria, lunga 1153,98 metri, molto simile alla Branego e per forma a ferro di cavallo e per l'acqua che cade qua e là dalla volta; con la successiva galleria di Porcarezzo, pure essa a ferro di cavallo, la ferrovia compie una grande S che interseca tre volte la valle. Dopo la Biogna, percorso in trincea e ponte in curva a tre luci sopra lo stesso torrente, indi breve terrapieno col casello 77

e infine nuovo attraversamento del Roja su un ponte a cinque luci, fino alla Porcarezzo (1249,15 m), che sbocca in rettilineo.

Dopo un altro attraversamento del Roja con viadotto a cinque luci di 15 m, in parte distrutto, giungiamo nelle vicinanze della grande Centrale idroelettrica di S. Dalmazzo, che un tempo era equipaggiata anche di due gruppi a 16 2/3 Hz per l'alimentazione della ferrovia. Al di là del viadotto, altro casello: questi edifici così numerosi, progettati ai tempi della Rete Mediterranea, rispondevano alle necessità e abitudini di allora, quando i casellanti, oltre che alla sorveglianza giornaliera del proprio tratto, accudivano anche alla manutenzione ordinaria.

La galleria Foce assieme alle successive gallerie Tornau I, Tornau II, Ravallone I, Ravallone II e Balma, unite da brevi tratti in artificiale, formano pra-

ticamente un'unica galleria della lunghezza complessiva di circa 1700 m. Parallela a queste gallerie, ma più in alto, ve n'è un'altra, che conduceva le acque di scarico della Centrale di S. Dalmazzo a un'altra centrale posta a pochi metri dal vecchio confine francese. Sopra lo sbocco della Balma sono tuttora presenti il serbatoio piezometrico e le condotte forzate di questo impianto.

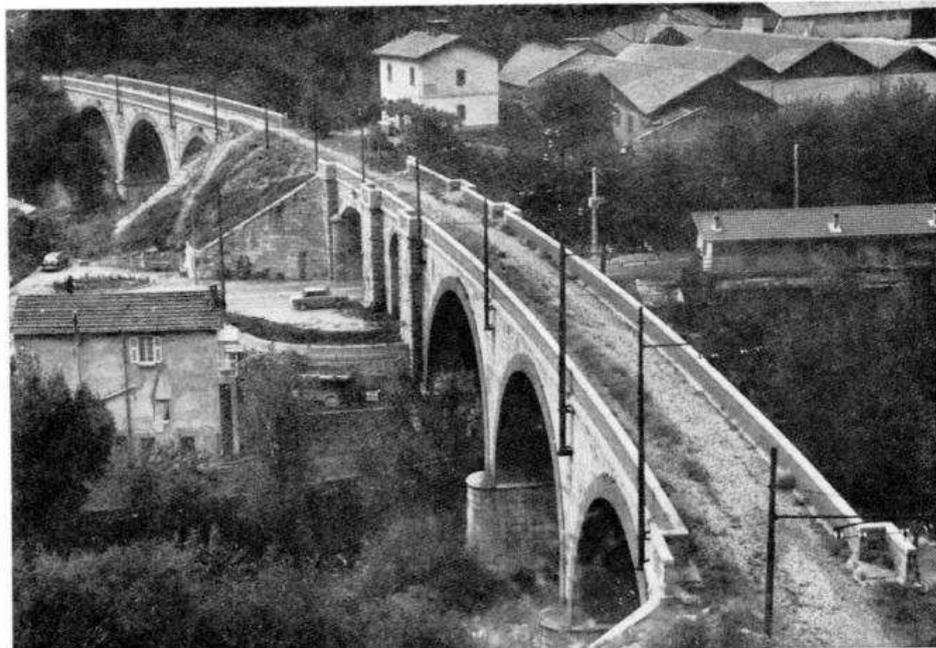
In un tratto scoperto di un centinaio di metri incontriamo l'ultimo casello in territorio italiano di allora, il 79, e il primo casello francese della compagnia PLM (Paris - Lyon - Méditerranée), nonché il sezionamento della linea di contatto e l'imbocco della galleria della Frontiera (o del confine, come era chiamata dai nostri ferrovieri); il confine di Stato passava poco prima del suo portale d'ingresso. In questa prima galleria francese si nota subito la mancanza del marciapiede laterale, che tanto

aveva agevolato il cammino da Vievola fino qui. I binari completi di traverse sono stati sollevati e appoggiati alla parete per permettere l'accesso agli automezzi, di cui sul ciottolato si riscontrano le tracce dei pneumatici.

Dopo un ponte ad una luce e la breve galleria Malaba, rettilinea, di 388 m, una piccola frana, con massi, rotaie contorte e rovi, obbliga ad una certa cautela nel cammino. Un altro palo doppio per l'alimentazione diretta verso la parte sottostante ci preannuncia l'ultimo giro elicoidale: cento metri allo scoperto e poi inizio della galleria di Scarassoui, in curva, che termina con un prolungamento artificiale a sei archi; sotto l'ultimo arco una garitta in cemento serviva ai soldati italiani della Territoriale come posto di guardia durante l'occupazione bellica. Ancora leggibili sulla parete, scritti a matita da un ignoto milite, i numeri e gli orari dei treni merci (notevole in quel periodo il traffico merci, specialmente di notte).

Una grossa frana di massi occupa tutta la sede al termine del tratto artificiale, con molta attenzione si riesce a passare su di uno stretto sentiero. Siamo ora nella parte più spettacolare di tutta la linea: ottanta metri più in basso si vedono i resti del grande viadotto di Scarassoui, opera dell'ingegnere parigino Séjourné, distrutto quasi completamente. In Francia esso era considerato monumento nazionale: tutto in pietra concia, alto 33 m sul letto del Roja, era costituito da un arco a tutto sesto di 13 m lato galleria Berghe, da un grande arco ellittico di 48 m con un complesso di tre piccoli archi secondari per lato a luci decrescenti, più due archi d'accesso della luce di 11 m ciascuno dal lato della galleria del Camara. Dopo il ponte tutto in curva, la ferrovia passa sull'altro versante della valle, quasi parallela al tracciato superiore.

Ma riprendiamo da dove eravamo rimasti, nella parte alta



Ponti in curva fra le galleria Biogna e Porcarezzo, col Casello 77

Resti del viadotto fra le gallerie Porcarezzo e Foce; poco più sopra, la centrale elettrica di San Dalmazzo; in alto, sullo sfondo, il ponte sul Biogna col Casello 77, di cui alla fotografia precedente





Lo sbocco inferiore della galleria di Scarassoui, col tratto artificiale; visibile la garitta, sotto l'ultimo arco, e la frana, sulla sinistra

Panoramica della ferrovia nella zona di Scarassoui, vista da Sud verso Nord: a sinistra, la parte alta del tratto elicoidale con lo sbocco inferiore della galleria Peug e un breve viadotto; lontano, uno scorcio del grande viadotto che attraversa la valle nella parte bassa dell'elicoidale; a destra, le gallerie Vallera I e II



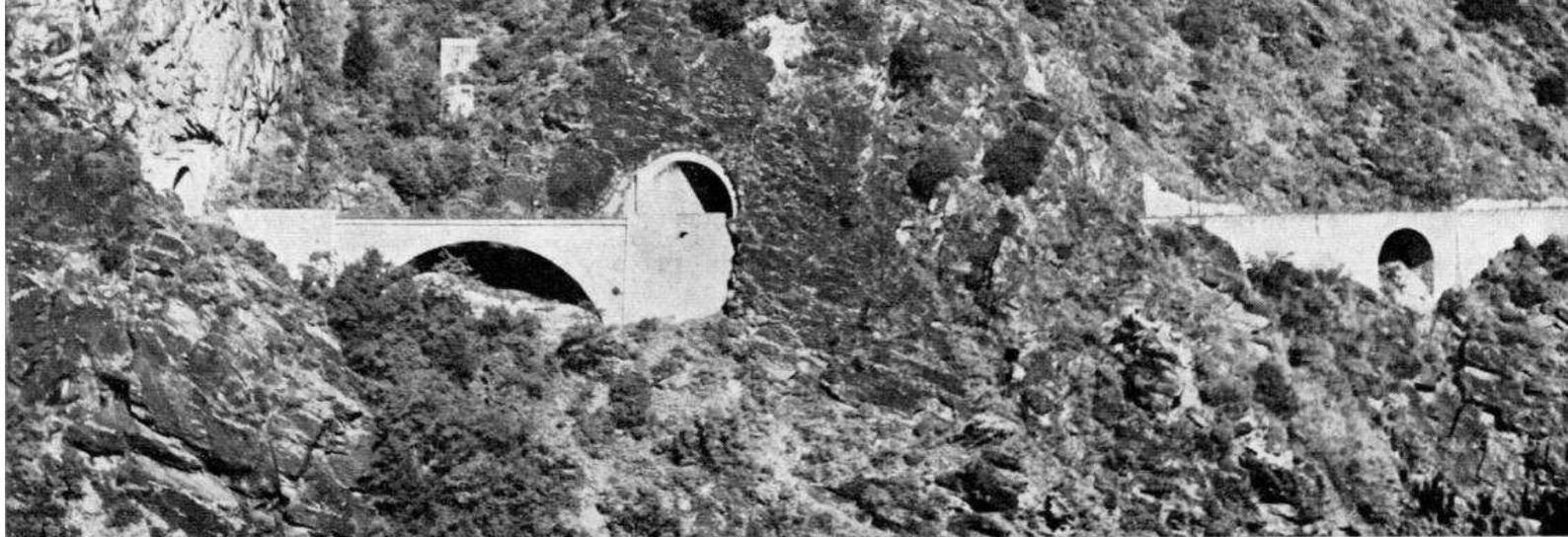


Foto sopra: la breve galleria Verardo, con il caratteristico portale obliquo; a sinistra l'imbocco della galleria di Caussagne - Foto sotto: imbocco superiore della galleria di Berghe, fabbricato PLM, comprendente un passaggio a livello, e, a destra, il muro di sostegno della ferrovia verso la galleria di Caussagne



del tracciato, dove dopo l'attraversamento della galleria Peug, di due brevi viadotti e della galleria Verardo, ha inizio la grande curva elicoidale, comprendente un viadotto a unico arco ribassato, la galleria di Caussagne, nome preso da un antico castellaccio che sorgeva nei paraggi, un tratto all'aperto leggermente in controcurva, ove sorgono due edifici della PLM col passaggio a livello della strada che sale ai paesi di Berghe, e finalmente la grande galleria elicoidale di Berghe (1883,06 m), seconda galleria per lunghezza dopo quella di Tenda e larga a sufficienza per la posa del secondo binario. Pochi metri all'interno, un robusto cancello e una massiccia porta d'acciaio testimoniano il carattere strategico-difensivo che aveva per i francesi questa galleria. Rettilinea nella parte centrale (simile alla Cagnolina), la galleria torna a curvare verso lo sbocco, dove, prima dell'uscita, c'è un'altra porta e cancello d'acciaio come all'ingresso. Negli ultimi

anni l'accesso agli ambienti interni delle fortificazioni è stato murato, poiché questi erano divenuti rifugio di disertori e fuorusciti. Su una parete una scritta irride ancora i militari: « Les flics au zoo! ».

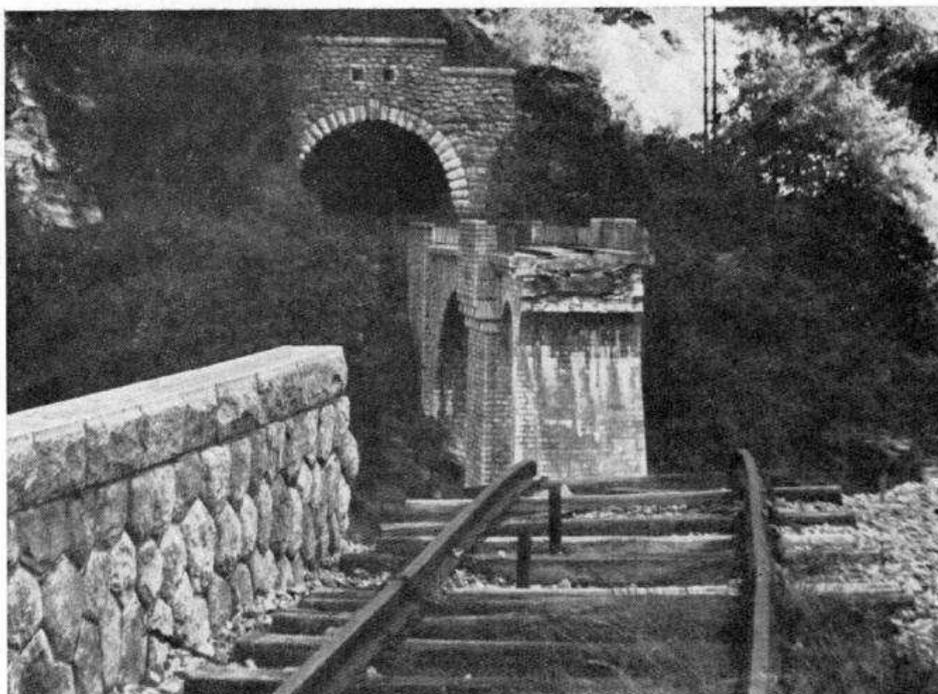
Data l'interruzione del viadotto di Scarassoui, sopra descritto, si discende lungo un sentiero fino alla strada nazionale e si riparte sull'altro versante della valle, dove le rotaie al momento del crollo del viadotto sono state letteralmente strappate.

La ferrovia corre ora a mezza costa, con tutta una serie di brevi gallerie (Camara, Vallera I e II, Torrette) e di viadotti (notevole il Vallera a 10 archi) e terrapieni, con muri di sostegno. All'interno della galleria Torrette i binari sono bruscamente curvati, forse ad opera della Resistenza francese. Al principio della stazione di Fontan-Saorge, proprio sopra il primo scambio, vi è un carrello arrugginito per

la manutenzione; dopo una curva, il piazzale si allarga per accogliere il fabbricato viaggiatori, abbastanza grande e ora adibito a colonia SNCF. Due binari di corsa, alcuni binari tronchi e un magazzino scoperciato completano le installazioni; sopra l'ultimo scambio, un altro carrello come il precedente.

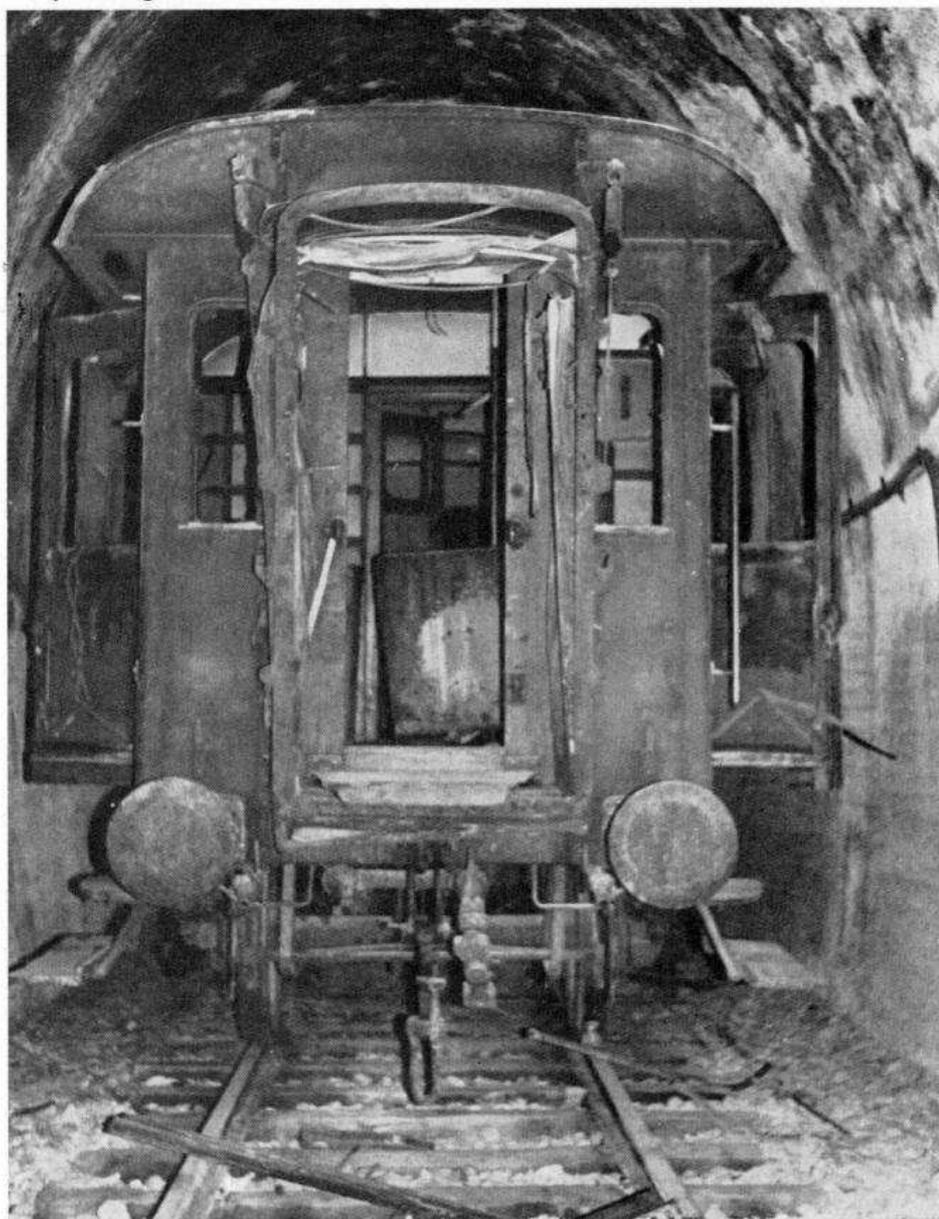
Dopo un viadotto a tre luci in curva si entra nella galleria Saint-Roch, anch'essa in curva. Appena oltre la metà la volta è crollata, non so se per cause naturali o belliche, e bisogna risalire il cumulo di macerie fino all'esterno, indi ridiscendere ed inoltrarsi nella rimanente parte di galleria.

E non molto oltre, la sorpresa: un bagagliaio FS a due assi Carminati & Toselli DI.92.115, revisionato l'ultima volta a Genova Brignole il 16 maggio 1944, giace bloccato da più di 30 anni. E' molto mal ridotto, coperto di ruggine e con evidenti segni di saccheggi subiti in tanto tempo.



Imbocco inferiore della galleria fortificata di Berghe, con i resti del grande viadotto di Scarassoui

Il bagagliaio FS, bloccato all'interno della galleria Saint-Roch dal tempo di guerra



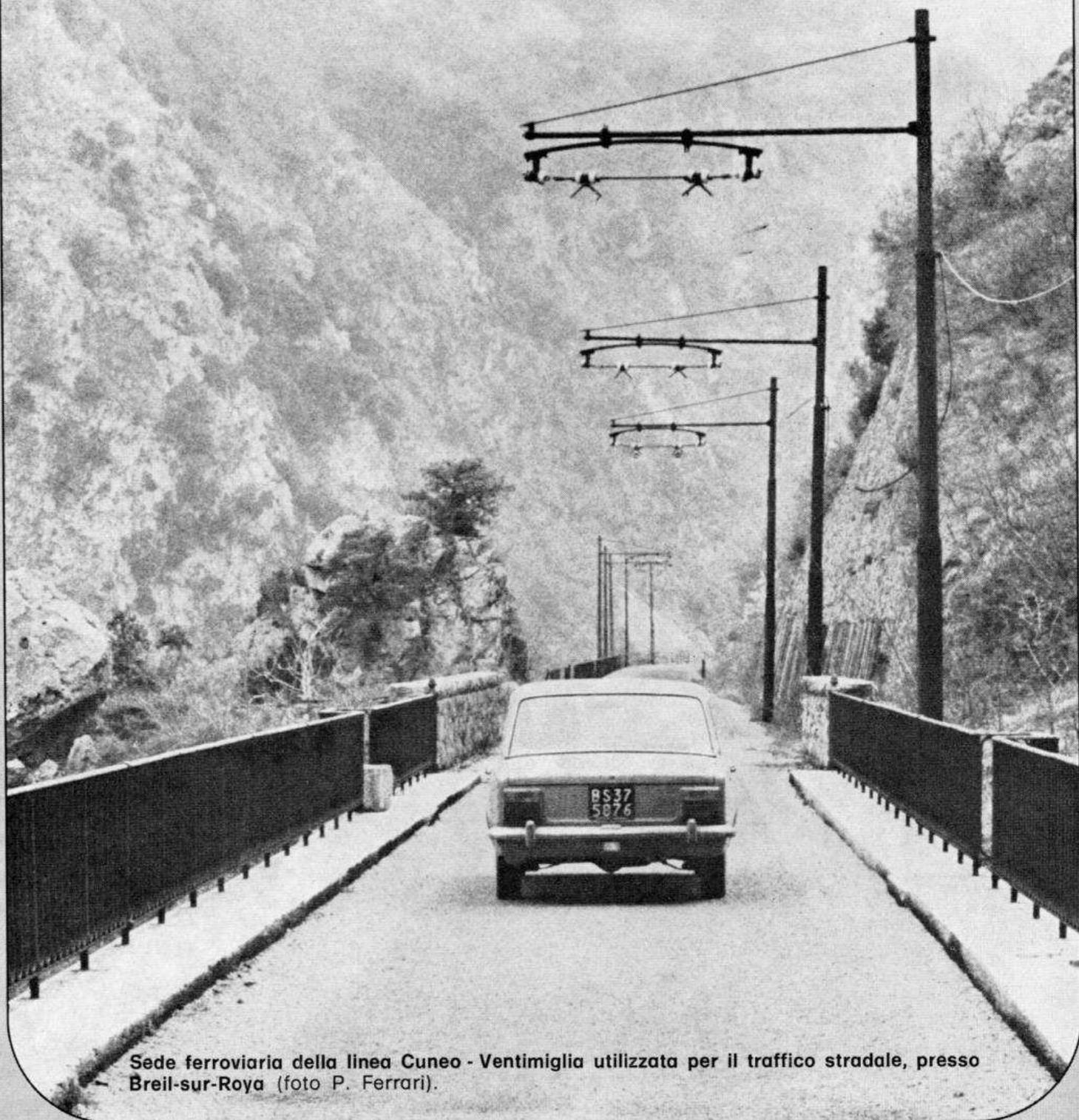
Una zeppa sotto una ruota ne impedisce il movimento.

Pochi passi ancora ed ecco lo sbocco su di uno strapiombo roccioso: il Roja scorre impetuoso 50 metri più in basso. Il ponte di Saorge, che scavalca la gola, lungo 40 metri ad unico arco ribassato, impostato direttamente sulla roccia, è completamente distrutto ed ha una curiosa e disgraziata storia. Dopo essere stato distrutto una prima volta nel giugno del 1940, ad opera delle truppe francesi in ritirata, venne ricostruito pressoché identico all'originale dal genio militare italiano occupante, ma venne nuovamente fatto saltare dai partigiani francesi dopo l'8 settembre '43. Ricostruito provvisoriamente in ferro, probabilmente con una travata Roth-Wagner, dai tedeschi, nuovi occupanti della zona, fu da loro stessi fatto crollare durante la ritirata, nella primavera del 1945. I rottami sono ancora oggi visibili nel letto del Roja.

Nella galleria Nosse sono accatastate diverse tratte di binari tolti più a Sud, quando una frana si abbattè sulla strada nazionale, qualche anno fa. Il traffico stradale allora fu dirottato sulla sede ferroviaria attraverso le gallerie Four-à-Plâtre, Commun e Précipus, togliendo il binario e asfaltando la sede. Dopo la Nosse, oltrepassato un casello PLM è possibile dunque percorrere in automobile le tre gallerie soprannominate e ridiscendere poi sulla nazionale (si veda « L'Aspetto Inconsueto » nella pagina qui di fronte).

A questo punto siamo ormai in prossimità di Breglio e la nostra passeggiata ha termine. Essa ci ha fatto conoscere meglio questa valle, bella, selvaggia, perfino orrida negli aspetti e nelle antiche vicende (sopra la Four à Plâtre vi sono le rovine di un castello detto della Mala Morte!) e ci ha portato a stretto contatto con una ferrovia meravigliosa che, nel suo stato attuale di distruzione, metro per metro sta a testimoniare dell'assurdità della guerra e della follia degli uomini.

# l'aspetto inconsueto



Sede ferroviaria della linea Cuneo - Ventimiglia utilizzata per il traffico stradale, presso Breil-sur-Roya (foto P. Ferrari).