

Col traforo del colle ne fu grandemente facilitato il passaggio. Nel 1610 il duca Carlo Emanuele I fece incominciare uno scavo dalle parti di Limone, con intenzione di farlo proseguire per centoventotto metri fino allo sbocco verso Tenda. « Voglio che si aspra un buco che permetta di vedere da una parte all'altra », avea ordinato quell'energico duca;<sup>19</sup> ma la sua volontà non poté essere eseguita. Altri lavori fece fare nel 1672 il duca Carlo Emanuele II, spronato dal barone di Levaldigi che voleva migliorare i trasporti del sale. Nuovi lavori furono fatti nel 1713 dal re Vittorio Amedeo II, che voleva « un buco praticabile dalle carrette » e da Napoleone I; ma doveva passare ancora molto tempo prima che fosse raggiunto l'intento. Soltanto nel febbraio del 1882 fu aperta al pubblico all'altezza di metri 1270 sul versante di Tenda e 1320 su quello di Limone, una galleria lunga m. 3183, larga 6,50, alta 5, rischiarata a luce elettrica.

Il traffico delle merci e dei viaggiatori si intensificò. Numerosi carri circolavano fra Limone, Tenda, Ventimiglia e Nizza. Con la costruzione della strada ferrata, la strada carrabile serviva più che altro ai bisogni della valle e al turismo, per quanto lo consentiva l'incaglio delle dogane e degli uffici di polizia.

Dopo la guerra mondiale del 1939-1945, in conseguenza della quale Tenda, San Dalmazzo, Briga, Morignolo, Libri e Piena divennero francesi, l'Italia e la Francia cercarono di salvaguardare gli interessi delle popolazioni, del commercio e del turismo in conformità ai voti espressi dalla commissione che la conferenza della pace aveva mandato per accertamenti in valle Roia, e dal comitato per lo studio dei problemi di frontiera,<sup>20</sup> mediante alcuni provvedimenti che facilitano il transito per quanto riguarda i controlli di polizia e doganale, e vanno comunemente sotto il nome di « internalizzazione della strada di Valroia ».<sup>21</sup>

6. Appagati i vitali interessi della regione piemontese con la costruzione della linea ferroviaria Torino-Genova, si avvertì che l'interno della regione poco se ne avvantaggiava, e si escogitarono nuove linee che vennero in conflitto, la linea che avrebbe congiunto con Oneglia attraverso la valle dell'Arroscia, e la linea che da Cuneo l'avrebbe congiunto con Nizza. A quest'ultima linea che, attraverso le valli della Vermenagna, della Roia e della

19. C. FRESIA, *Cuneo e le sue vallate*, pag. 96.

20. Ved. Parte II, capo V, n. 12.

21. Accordo di Nizza del 5 aprile 1951.

Bevera, secondo il tracciato già studiato per conto di Cuneo dall'ingegnere Filippo Cerroti, si poteva raccordare alla linea litoranea in progetto dal Varo, confine del regno sardo, si interessarono in modo particolare le comunità di Borgo San Dalmazzo, Vernante, Limone, Tenda, Briga, Saorgio, Breglio, Penna ed Airole, che il 7 luglio 1857, incaricarono l'ingegnere predetto di redigere regolare progetto obbligandosi a corrispondergli trentamila lire.<sup>22</sup>

Il progetto redatto dal Cerroti fu approvato dal consiglio superiore dei lavori pubblici. La linea, raggiunta Tenda, discendeva lungo la Roia fino in Giaumà, andava, attraverso il colle, a Bussarè in valle Bevera, giù per la quale calava per circa cinque chilometri. Passava poi il colle di Sant'Antonio, entrava nel valone di Latte e si congiungeva con la linea litoranea, della quale con regio decreto 16 ottobre 1859, n. 3711 era stata approvata la costruzione.

Nel 1863 società inglesi chiesero al governo italiano la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia progettata dal Cerroti, ma non l'ottennero. Causa la cessione del nizzardo erano mutate le circostanze, Breglio e Saorgio erano divenuti francesi. Inoltre l'Italia il 7 maggio 1862 aveva stipulato la convenzione secondo la quale la Francia avrebbe costruito la ferrovia litoranea fino al ponte di san Luigi, nuova frontiera, e l'Italia la restante parte. A Ventimiglia sarebbe sorta la stazione internazionale.<sup>23</sup> Nel 1868 fu poi deciso il congiungimento di Torino con Savona.

L'oblio però non scese sulla linea Cuneo-Nizza. Cavour la aveva promessa alle popolazioni. Apposito comitato nizzardo virilmente ne propugnava la costruzione. Ingegneri italiani e francesi ne studiarono il tracciato nei due modi coi quali potevano congiungersi le due città, direttamente cioè o per Ventimiglia; il commercio interno e internazionale lo reclamava. Si incontravano gravissimi ostacoli nello Stato Maggiore francese, che per ragioni militari si opponeva alla costruzione di strade ferrate in valle Roia. La freddezza dei rapporti politici fra le due nazioni ne impediva la rimozione.

Tuttavia in Francia con la legge del 17 luglio 1879 n. 1789 si autorizzava una linea ferroviaria tra Nizza e la frontiera italiana verso il Piemonte, senza determinarne il tracciato. In Italia con legge n. 5002 del 25 dello stesso mese ed anno, provvedendosi

22. Nel conto consuntivo del 1860 della comunità penasca figurano pagate all'ingegnere Cerroti « progettista della ferrovia » L. 332,65.

23. La ferrovia litoranea fu inaugurata il 29 novembre 1871.

per le linee secondarie, si comprendeva tra esse, non senza contrasti per parte dei fautori della linea di Oneglia, la linea « Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il colle di Tenda » (art. 4, tabella B annessa alla legge), lasciando impregiudicato il tracciato per valle Roia o per altre valli.

Nel 1883 se ne iniziò la costruzione da Cunco lungo la valle del Gesso. Continuata negli anni seguenti lungo la valle della Vermenagna si arrivò, nel 1898, col traforo del colle di Tenda, che richiese otto anni di lavoro, all'imbocco della valle della Roia, e due anni dopo a Vievola, località poco distante dal colle, dove la linea si arrestò.

Erano risorti i contrasti. In Piemonte e in Francia si propugnava il congiungimento diretto con Nizza, in Liguria si chiedeva invece l'esecuzione della legge del 1879 che prevedeva il congiungimento attraverso Ventimiglia, ma non si era concordi sul tracciato. Alcuni sostenevano che si dovesse andare a Ventimiglia per valle Roia, altri che vi si dovesse andare per valle Nervia, direttamente andando a Pigna attraverso il colle di Marta, o indirettamente andando da Briga, attraverso colle Ardente, in valle Argentina presso Triora, per tornare in valle Nervia a Buggio attraverso colle Langan. Altri, infine, che vi si dovesse andare per valle Argentina, proseguendo la linea nella valle dopo aver raggiunto Triora.

Il consiglio superiore dei lavori pubblici si pronunziò a favore del tracciato che la natura aveva già segnato, quello che discendeva per valle Roia. Ma in Piemonte e nel nizzardo per ragioni commerciali insistevano a volere il congiungimento diretto. E le opposizioni dello Stato maggiore francese pure essendosi attenuate in seguito alla decisione di costruire il forte di Barbonnet, non erano cessate. Migliorati i rapporti politici fra le due nazioni, si poterono conciliare gli interessi della Liguria, del Piemonte e del nizzardo con due linee, invece di una, la Vievola-Nizza e la Vievola-Ventimiglia. Per superare persistenti opposizioni dello Stato maggiore francese si studiarono diversi tracciati della linea di Ventimiglia, fra i quali quello Breglio-Bassera-Olivetta. Finalmente i due governi si accordarono sul tracciato di tale linea interamente in valle Roia, e della linea di Nizza in detta valle sino a Breglio.

Dell'accordo si fece risultare dalla convenzione del 6 giugno 1904, approvata con la legge del 30 dello stesso mese ed anno, n. 293. Nella convenzione oltre il tracciato si regolarono la costruzione, la durata dei lavori, che avrebbero dovuto essere ultimati entro il 1914, e le condizioni dell'esercizio. La linea

francese da Breglio sarebbe andata a Sospello attraverso monte Grazian in gran parte allora italiano. La relativa galleria di m. 3887, sboccante in Bassera, sarebbe stata considerata come se fosse intieramente in territorio francese, non solo agli effetti dei controlli tecnici, ma anche nei riguardi dei diritti di polizia e di giustizia che l'Italia, pur senza derogare ai suoi diritti di sovranità, delegava alla Francia.

I lavori della linea di Ventimiglia in territorio italiano, iniziati nel 1907 da due parti, da Vievola e da Ventimiglia, furono eseguiti entro il termine convenuto, tranne nei riguardi della stazione di San Dalmazzo e dell'armamento da San Dalmazzo alla frontiera, che furono eseguiti nel 1928. Il 16 maggio 1914 si attivò il servizio dei treni da Ventimiglia ad Airole, esteso poco dopo fino a Pienabassa, e nel giugno 1915 quello da Vievola a San Dalmazzo. Cause varie, particolarmente la guerra del 1914-1918, fecero ritardare l'esecuzione dei lavori della linea di Ventimiglia in territorio francese, e della linea di Nizza, che non furono ultimati che nel 1928. Nell'ottobre di quell'anno le due linee furono aperte al traffico contemporaneamente, come stabiliva la convenzione del 1914, per evitare sviamento del commercio. Il giorno 28 le autorità della comunità olivettana salutarono a San Michele il treno inaugurale proveniente da Cuneo. Nel 1931 la linea di Ventimiglia fu elettrificata nei tratti italiani, e nel 1935 anche nel tratto francese.

Quale progresso dall'aspro e pericoloso cammino dello Strafurco alla ferrovia elettrica! Ma quante discussioni! E quante difficoltà tecniche! Per superare valli e monti e dislivelli si dovettero fare grandiosi viadotti, fra i quali quello di Tresò di cinque luci di quattordici metri ciascuna. Si dovettero impostare arditamente ponti sulle aspre pareti di val Roia e scavare numerose gallerie, cinque delle quali nella comunità olivettana, quasi di seguito una all'altra, la galleria in curva di San Michele di m. 148 in cui immette il predetto viadotto, quella ad esse di Sardinesco di m. 810, quella di Acriè di m. 816 scavata in potenti formazioni di calcare marnoso stratificato, quella dell'Arma di m. 300, e quella di Fromentino di m. 680 che sbocca nella caratteristica stazione di Piena, costruita sopra la strada rotabile fatta passare in galleria artificiale. Nella perforazione della galleria del colle di Tenda, lunga poco più di 8100 metri, larga 8, alta 7,80 si incontrò dalla parte di Limone un fortissimo getto di acqua che andò sempre crescendo fino a raggiungere la fenomenale ampiezza di sessanta litri al minuto primo, e dall'altra parte una faglia di materiale gneissico triturato con interposizione di argille

rese fluide da copiose filtrazioni d'acqua, un'enorme sacca di melma nella quale furono necessari rivestimenti dello spessore di m. 2,43, e per scavare un metro di cunicolo si impiegarono dai cinque ai dodici giorni.

E quanti denari occorsero! L'Italia spese per costruire la sua parte ottantasei milioni, dei quali settanta di buona moneta e sedici di moneta deprezzata in conseguenza della prima guerra mondiale. Altri milioni spese per elettrificarla. E vari milioni spese la Francia per costruire la sua parte in valle Roia. Complessivamente occorsero parecchie decine di milioni di moneta aurea, equivalenti a molti miliardi di moneta cartacea attuale. Ma si è fatta una ferrovia di rara bellezza. La seconda guerra mondiale l'ha molto danneggiata, specialmente nella parte francese. Per ripararla occorre una forte somma, e le riparazioni non si fanno, malgrado che enti, commissioni e giornali le invocino nell'interesse del commercio e soprattutto del turismo. Intanto fra Cuneo e Ventimiglia funziona il servizio automobilistico istituito dalla direzione delle ferrovie italiane.

7. Anche per la ferrovia molto si interessò l'on. Biancheri. Il consiglio comunale olivettano gli espresse i più vivi ringraziamenti della popolazione.<sup>24</sup> Alla sua morte, l'on. ing. Ernesto Margaglia, che gli succedette nella deputazione, si adoperò perché i lavori, da poco iniziati, non fossero sospesi dalla parte di Ventimiglia per le pressioni dei fautori della ferrovia di Oneglia. La amministrazione della comunità si interessò efficacemente perché fosse stabilita una fermata a San Michele, in seguito elevata a stazione. Il progetto non prevedeva che le stazioni di Airole in Giamà, e di Piena alla frontiera.

8. A San Michele si stacca dalla strada statale la strada carrabile comunale, di due chilometri e mezzo circa, che mette a Olivetta. Prima della costruzione di tale strada, Olivetta era collegata con San Michele da un sentiero che si svolgeva in gran parte nel letto del rio Tron, d'inverno pericoloso per il gelo che vi si formava, e naturalmente impraticabile in caso di piena. Nel 1880 la parte inferiore del sentiero, che metteva al centro della piccola borgata, fu raccordata direttamente con la strada statale. La popolazione di Olivetta concorse nei relativi lavori con molte « giornate » gratuite.<sup>25</sup>

Breve è la strada carrabile d'Olivetta, ma lunghe anche per

24. Deliberazione 8 dicembre 1902.

25. Deliberazione 8 maggio della giunta municipale.

Olivetta S. M.

