



146324 302300

4

€ 2.30

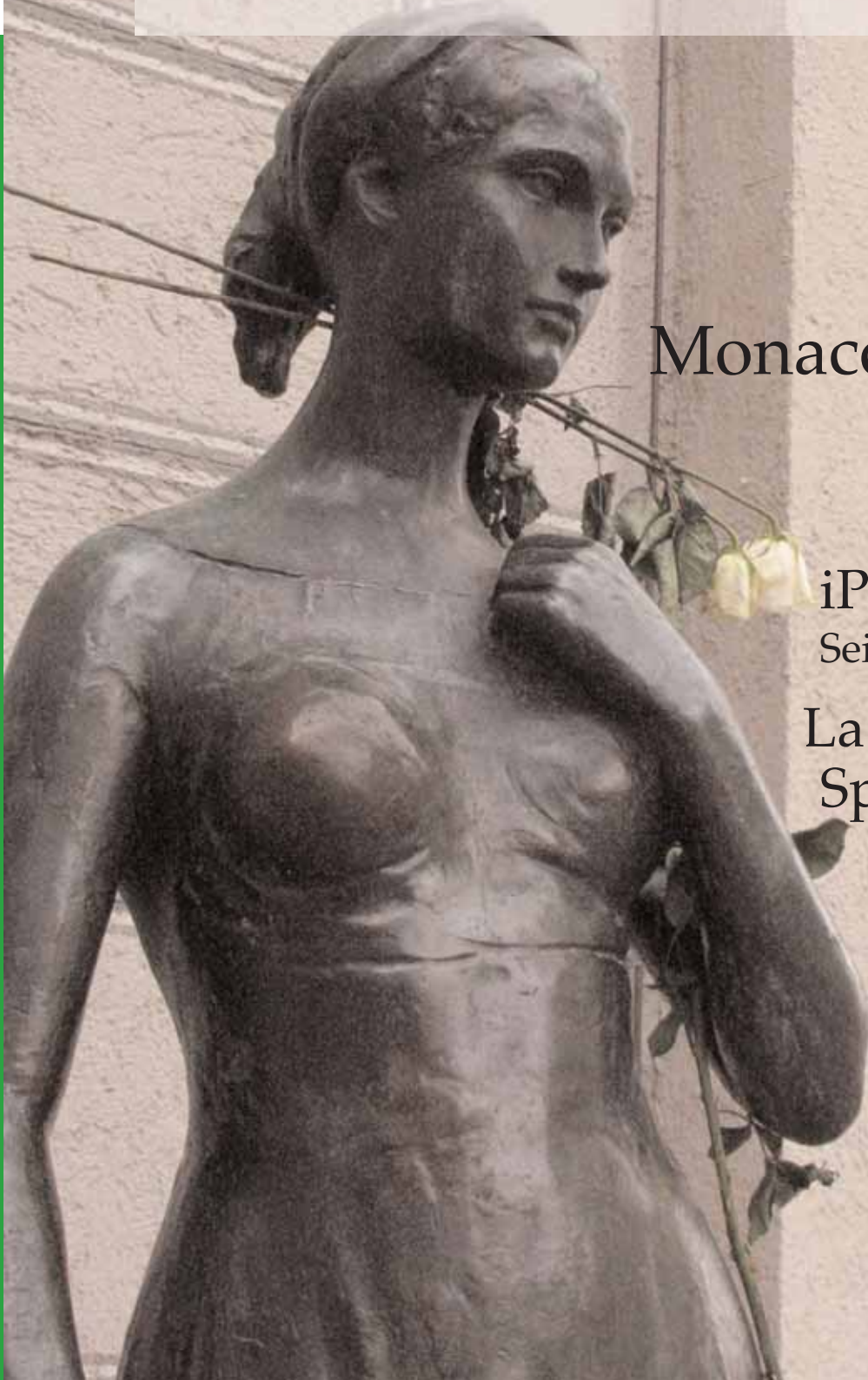
INTER*Venti*

DEUTSCH - ITALIENISCHE SZENE IN BAYERN

Monaco & Verona
Seite 4

iPod
Seite 10

La ferrovia
Spoleto-Norcia
Seite 18



La ferrovia Spoleto-Norcia

Un viaggio nostalgico attraverso una linea ferroviaria alpina nel cuore dell'Umbria

Im Herzen Umbriens wurde 1926 eine für damalige Verhältnisse eindrucksvolle Bahnlinie zwischen Spoleto und Norcia gebaut. Um die Bergstrecken zu bewältigen, mussten aufwendige Brücken und Tunnel gebaut werden. Leider wurde 1968 diese Bahnstrecke zum Bedauern der dortigen Bevölkerung stillgelegt, da sie nicht mehr rentabel war. Die nostalgische Strecke ist heutzutage bei Wanderern und Mountainbikern sehr beliebt.

Franco Casadidio

Ci sono due affermazioni che illustrano bene la storia che vi stiamo per raccontare: la prima, datata 1912, è un passaggio della relazione tecnica effettuata dalla Società Subalpina, che costruì e gestì per 40 anni la ferrovia Spoleto-Norcia: *"Lo sviluppo del tracciato fra Spoleto e Sant'Anatolia, coi suoi tornanti, darà alla linea uno spiccato carattere di ferrovia turistica e specialmente nella salita da Spoleto a Caprareccia permetterà una splendida vista sulla verde Umbria"*. La seconda, degli anni Sessanta, riporta le motivazioni addotte dall'allora ministro dei trasporti Oscar Luigi Scalfaro, per giustificare la soppressione e il conseguente smantellamento della linea ferrata *"La gestione della Spoleto-Norcia grava pesantemente sull'erario (...) Ritengo che un buon servizio automobilistico risulterà più adeguato della ferrovia alle esigenze delle popolazioni servite (...) Non si ritiene che detta ferrovia assolverà a funzioni turistiche e sia fonte di sviluppo".(*)*

Oggi, a distanza di quarant'anni da quella sciagurata e affrettata decisione, in piena emergenza smog e con l'Umbria e la Valnerina ai primi posti in Italia per flusso turistico, sarebbe bello chiedere il conto di quella scelta alla vecchia classe politica.

Chiudere la Spoleto-Norcia non fu

soltanto un grave errore politico-amministrativo, ma uno scempio ambientale e un attentato al patrimonio artistico e culturale dell'Italia intera. Sì, perché la Spoleto-Norcia poteva considerarsi senza timore di smentita una vera opera d'arte, un capolavoro d'ingegneria ferroviaria come non se n'erano mai visti in Italia, una delle ferrovie di montagna più belle del mondo, come ribadirono più volte autorevoli esperti.

Costruita tra il 1913 e il 1926, dando seguito ad una serie interminabile di progetti ed idee che si erano susseguiti nei decenni precedenti, la ferrovia mirava ad assicurare un collegamento più agevole e veloce tra il territorio montagnoso della Valnerina e Spoleto, da sempre punto di riferimento di traffici, commerci e attività lavorative di tutta la zona. Le carrozze a cavalli impiegavano dalle sei alle sette ore a percorrere i 50 chilometri che separavano Norcia dalla città dei Duchi ed erano spesso preda dei briganti che infestavano la zona. Un piccolo passo avanti lo si fece ad inizio Novecento, quando il Comune di Spoleto acquistò due autobus a vapore, chiamati Pirobus, che accorciarono i tempi di percorrenza portandoli a 4 ore, lasciando però insoluti molti problemi di collegamento, specialmente durante l'inverno, quando le strade erano rese impraticabili dalle

abbondanti nevicate che colpivano tutta la zona.

L'idea di costruire un collegamento ferroviario, quindi, acquistò sempre maggior vigore fin quando, nel 1913, la Società Subalpina di Imprese Ferroviarie dell'ingegner Giacomo Sutter, iniziò i lavori di costruzione della Spoleto-Norcia. Anche a causa dello scoppio della prima guerra mondiale, i lavori procedettero molto a rilento, consentendo l'apertura della linea solamente il 1° novembre 1926. L'entusiasmo che accolse "il trenino" al suo passaggio tra le verdi gole della valle del Nera fu indescrivibile; migliaia di persone accorsero lungo i binari e nell'ultimo tratto prima della stazione di Norcia il macchinista fu costretto a fermare il convoglio e lasciar trainare il treno da decine di persone impazzite dalla gioia. Oltre che uno strumento indispensabile per rompere l'isolamento atavico delle popolazioni della "montagna", la ferrovia Spoleto-Norcia risultò essere da subito una grandiosa opera d'ingegneria.

Costruita con le tecniche tipiche delle ferrovie alpine, la linea ferrata superava le montagne che dividono la valle di Spoleto dalla Valnerina regalando ai viaggiatori degli scorci da favola su entrambi i versanti. Dalla stazione di Spoleto i binari risalivano le montagne scavalcando le vallate

incontrate tramite arditi ponti come quello di Cortaccione (120 metri di lunghezza per 60 d'altezza) e il "mitico" ponte di Caprareccia (146 metri di lunghezza per 20 d'altezza). L'omonimo tunnel, con i suoi 1936 metri il più lungo della linea ferroviaria, immetteva nell'incantevole scenario della valle del medio Nera. Dai 624 metri di Caprareccia (punto più alto) la strada ferrata scendeva ai 290 metri di Sant'Anatolia avvolgendosi due volte su se stessa grazie a spettacolari tornanti e ardite gallerie, alcune scavate nella roccia e una elicoidale. In un chilometro in linea d'aria, la ferrovia ne percorreva circa sei! Da Sant'Anatolia la ferrovia e il fiume Nera correvano quasi parallelamente fino a raggiungere il paese di Triponzo, dove la strada ferrata virava decisamente a destra per incunearsi prima nella valle del fiume Corno, poi in quella del fiume Sordo, anche qui regalando immagini da cartolina, specialmente nelle località denominate "Stretta di Biselli" e "Balza

Tagliata" dove fiume e ferrovia a fatica riuscivano a incunearsi tra le rocce a strapiombo dei primi contrafforti dell'appennino umbro.

Superate queste gole, la vallata si riapriva in vista di Norcia, meta finale della corsa del "trenino". Nei suoi quarant'anni di vita, l'utilità di questo mezzo di comunicazione si manifestò più volte, soprattutto quando, in occasione di copiose nevicate, le altre vie di comunicazione e gli altri mezzi di trasporto erano inservibili. Il trenino bianco-azzurro risultava, spesso, l'unico mezzo di locomozione in grado di assicurare, senza soluzione di continuità, il collegamento tra i vari centri abitati del territorio, garantendo il trasporto di mezzi e persone altrimenti impossibile.

Il boom del trasporto su gomma e della motorizzazione di massa che interessò l'Italia degli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento, unito alla miopia della classe politica italiana e ai soliti interessi delle grandi lobby industriali, decretò la chiusura della

ferrovia, sancita ufficialmente il 31 luglio 1968 con l'ultima corsa del trenino. Gli anni che seguirono, pieni di "parole" ma vuoti di contenuti, hanno consegnato alla storia uno dei più grandi scempi compiuti nel nostro paese. La ferrovia, abbandonata a se stessa, è stata preda di atti di vandalismo e furti che hanno interessato sia i manufatti (stazioni, caselli, ponti) sia il materiale rotabile e d'esercizio (binari, traverse, linea di contatto).

Oggi il percorso della Spoleto-Norcia può, in parte, essere percorso a piedi e in mountain bike, regalando ancora scorci indimenticabili, ma acuendo, in quanti l'amarono e la rimpiangono, la rabbia per uno scempio che si poteva e si doveva evitare, operato ai danni di un'opera che oggi avrebbe rappresentato un'occasione di sviluppo e di lavoro in campo turistico per decine di giovani di questa parte dell'Umbria. ■

(*)Bibliografia di riferimento: Spoleto-Norcia: una ferrovia alpina nel cuore dell'Umbria - A. Cioci - Calzetti-Mariucci ed. 1997

La vecchia stazione di Norcia

