

Il percorso attraversa i comuni di Spoleto, Santa Anatolia di Narco, Vallo di Nera, Cerreto di Spoleto e Norcia (pg) e un territorio in cui ricadono ben 17 Siti di Interesse Comunitario, 2 Zone di Protezione Speciale ed il Parco Nazionale dei Monti Sibillini. Il tracciato, a distanza di oltre 40 anni dalla chiusura, è ancora riutilizzabile per quasi il 90% della lunghezza originaria. I tratti alienati poco dopo la soppressione avvenuta nel 1968 sono stati inglobati in allargamenti stradali ed insieme ad altre cessioni o espropri hanno una estensione di circa 6 chilometri. Della sua consistenza originaria, il tracciato, lungo 51 chilometri, conserva 5 chilometri circa di gallerie, di cui le due elicoidali nella discesa verso Santa Anatolia di Narco, e oltre 350 opere d'arte; sono andati persi purtroppo i 6 ponti in ferro che attraversavano il fiume Corno, al momento dello smantellamento, dopo la chiusura. Per ciò che riguarda i fabbricati c'è da registrare la perdita del casello Volpetti demolito a causa del terremoto del settembre 1997 e la stazione di Cerreto di Spoleto espropriata dal comune negli anni ottanta, tutti gli altri sono in piedi. Il tracciato della ferrovia, attualmente disponibile ed oggetto dei necessari interventi di messa in sicurezza per la prossima fruizione, si può dividere in quattro tratti ciascuno con caratteristiche peculiari: -il primo tratto presenta i maggiori dislivelli: da Spoleto quota 310, a S.Anatolia quota 290, salendo fino ai 625 della galleria di valico di Caprareccia (lunga 1.937 metri); è quello più ricco di opere d'arte sia per numero che per importanza: ponti, viadotti, gallerie si estendono per ben 4 chilometri su 19;- il secondo tratto dalla Stazione di Santa Anatolia di Narco fino a Borgo Cerreto, invece si fa valere soprattutto per gli aspetti paesaggistici, con il percorso che costeggia il fiume Nera per lunghi tratti, gli scorci che si possono avere sui piccoli borghi ben conservati e altri da recuperare e gli edifici di interesse storico artistico che punteggiano questa porzione di Valnerina. La Stazione di Santa Anatolia, inoltre, rappresenta il punto di contatto in direzione della ex tramvia Terni-Ferentillo che da qui dista appena 16 chilometri;- il terzo tratto è quello che conduce, attraverso la galleria di Triponzo di quasi 500 metri, alla splendida gola di Balza Tagliata dove una coppia di imponenti massicci calcarei alti centinaia di metri si fronteggiano divisi dal fiume Corno, dalla vecchia strada per Norcia e, appunto, dal tracciato ex ferrovia;-il quarto tratto, anticipato dalla emozionante stretta di Biselli, (particolarmente godibile se raggiunta scendendo con imbarchi sul fiume Corno) raggiunge Villa di Serravalle entrando nel Parco Nazionale dei Sibillini, conducendo poi, attraverso l'area delle Marcite di Norcia, al chilometro 51 della ferrovia, alla Stazione di Norcia. Lungo il percorso le specie botaniche sono connotate principalmente da un mix di macchia mediterranea e vegetazione ripariale mentre la fauna piuttosto varia, specie in prossimità dei tratti che corrono vicino ai fiumi, ricomprende, tra l'altro, nutrite colonie di Pipistrelli ( Gallerie di Caprareccia e di Balza Tagliata 2) ed esemplari di Geotritone (nella parte centrale del tracciato) Il Riuso del Percorso Vale la pena di ricordare che dopo la chiusura e lo smantellamento di armamento e linea elettrica, tutto il tracciato, i fabbricati e le aree per decreto ministero trasporti del 1971, dovevano essere venduti tant'è che l'UTE di Perugia aveva provveduto, nel 1968, a dividerlo in 90 lotti di cui solo 3 inalienabili. La SSIT, però, dal 1968 in poi, anziché facilitare le previste procedure di vendita, gestì la ex linea con l'ottica di mantenere integro il percorso, anche mediante l'affitto a terzi di caselli e gallerie, limitando al massimo espropri, promuovendo anche progetti come "Il Gottardo dell'Umbria" (1990) che prevedevano il ripristino ferroviario fino a Triponzo. L'altro elemento essenziale oltre alla esistenza fisica del tracciato era la concessione dei beni dal Demanio, traguardo ottenuto nel 2005. Grazie a questa difficile opera, durata ben quattro decenni, ci sono i presupposti necessari per arrivare, a breve, al riutilizzo del percorso per la mobilità ecologica e ad una rifunzionalizzazione dello storico collegamento, che dal 2001, fa parte dei Beni Culturali ai sensi del Titolo 1 del Codice dei Beni Culturali. Oggi, quindi, la ferrovia dismessa presenta un notevole sviluppo lineare fruibile, la quasi totalità dei volumi dei fabbricati di servizio in origine edificati ed un unico soggetto, Umbria Mobilità, che ha in concessione il tracciato proprio per completare la indispensabile messa in sicurezza del percorso avviata nel corso degli ultimi anni e ridare una nuova funzione alla ex strada ferrata. Gli interventi di recupero realizzati hanno riguardato i primi interventi di messa in sicurezza, per le situazioni di maggiore rischio, del tratto compreso tra Spoleto e Borgo Cerreto (PRUSST) a cui sono seguiti i lavori del PIT Valnerina (filone regionale Turismo Ambiente Cultura) che ha consentito il recupero degli edifici: Stazione di Spoleto (Museo della Ferrovia e centro di Documentazione Ferroviaria); Stazione di S.Anatolia di Narco (info point e servizi per la ricettività), caselli di Romita e Passo Stretto (supporto delle attività turistico sportive); Stazione di Serravalle, (centro di servizi agli sport ambientali). L'intervento in corso (PIAT, con finanziamento regionale) riguarda l'intero tracciato e si prefigge la messa in sicurezza complessiva, per consentire il transito pedonale, ciclabile e a cavallo; a fine lavori quindi ciascuno dei tratti può diventare meta di una specifica escursione o essere inserito in un più ampio percorso che interseca e si relaziona alle altre emergenze storico artistiche e valenze turistiche del territorio. Attraverso le nuove funzioni che avranno quindi gli immobili ed il tracciato, gli utenti "privilegiati" del percorso, saranno quindi i fruitori delle greenways e gli amanti, in numero sempre crescente, della Mobilità Dolce in generale. In questo senso il contesto regionale dell'Umbria presenta una situazione di favore per la Spoleto Norcia che è stata individuata quale asse principale della rete di mobilità dolce, costituita anche dalla Pista Ciclabile Spoleto Assisi e dal Sentiero degli Ulivi, alimentando così la suggestione che si evoca potendo connettere, in modo lento, le città di Assisi e Norcia e i rispettivi Patroni d'Italia (San Francesco) e d'Europa (San Benedetto). Più in generale l'obiettivo degli interventi è quello di ricreare interesse turistico sull'asse Spoleto Norcia e su tutto il territorio attraversato, ciò facendo leva sul notevole richiamo che il percorso si è conquistato sia "accumulato" nelle aspettative collettive nel lungo periodo trascorso dalla chiusura e nei tanti dibattiti sulla riapertura della ferrovia e sulle attenzioni che sta ottenendo il recupero di questo significativo esempio di archeologia industriale declinata alla valorizzazione del territorio regionale.



16

# EX FERROVIA SPOLETO-NORCIA

## Tracciato ferroviario di montagna

regione	Umbria
riferimento geografico	Appennino Umbro Marchigiano
tutela	Tesori Natura 2000
motivo	Interesse ambientale, storico-ingegneristico - turistico



**150x150°**  
**IL CAI e la TUTELA DELL'AMBIENTE MONTANO - 150 CASI**



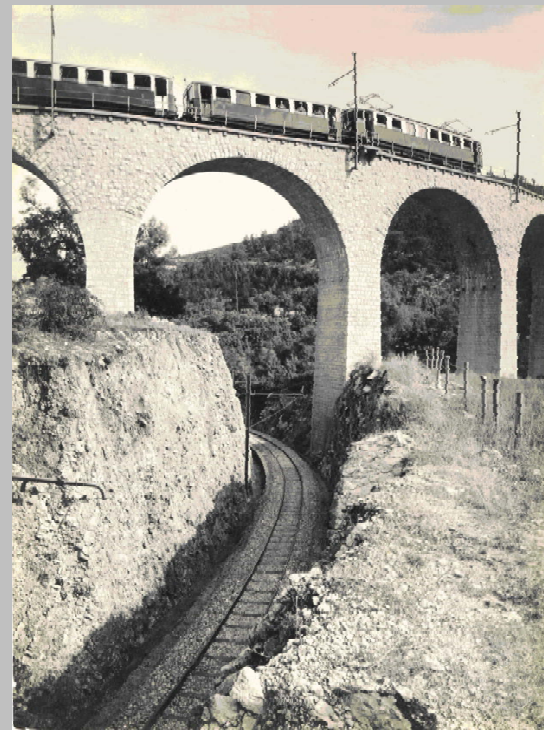
## paesaggi

Grazie ai suoi arditi tornati ferroviari, valica la Forca di Cerro e collega la Valle Spoletana-Folignate alla Valnerina



## manufatti

E' una ferrovia di montagna e presenta opere , quali ponti e gallerie di solida fattura e geniale progettualità



## storia

Con il procedere della rivoluzione industriale inglese e con il suo espandersi nel continente, fin dal 1830 sembrava che si accrescesse la distanza economica tra le nazioni all'avanguardia del progresso e quelle che erano rimaste indietro allo stadio preindustriale. In questo contesto, le strade ferrate, che allora e per tutto l'Ottocento rappresentarono il principale simbolo del progresso stesso con il loro connubio tra carbone e ferro, vennero a simboleggiare per l'Italia molto più che un sistema di trasporto. Esse costituivano nell'ottica del Risorgimento nazionale un veicolo indispensabile per l'unione del popolo italiano ancora diviso nei diversi Stati, dal Regno di Sardegna al Regno delle Due Sicilie, passando per il Lombardo-Veneto ancora soggetto all'Impero Austriaco, per i Ducati emiliani, per il Granducato di Toscana e per lo Stato Pontificio. È in questo contesto che si inserisce la costruzione della ferrovia Spoleto-Norcia, il cui primo progetto fino a Piedipaterno risale al 1897, opera dell'ingegnere Giovanni Bezzi. La solenne inaugurazione del tragitto di 52 km si tenne il 1° novembre 1926, dopo 13 anni di lavori durante i quali si era pure cambiata la trazione - dal vapore all'elettricità - , seguendo la tendenza generale del primo Novecento, che vide un'ampia crescita del settore elettrico.



## Opportunità didattiche

### Il Museo-Stazione

Il restaurato edificio della Stazione di Spoleto sita in Via F.lli Cervi, ospita un allestimento Museale realizzato dalla SSIT, ora Umbria Mobilità, in stretta collaborazione con la Soprintendenza Archivistica dell'Umbria. Negli ambienti che ospitavano le quotidiane attività dell'esercizio ferroviario è possibile oggi rivisitare la storia della ferrovia attraverso i numerosi documenti, immagini e oggetti presenti nella mostra. Nella sezione audio-video, la narrazione storica della ferrovia con il filmato "C'era una volta un trenino azzurro.." un viaggio di ieri di 25 minuti sulla ferrovia per come era negli anni '60, poco prima della chiusura. In altra stanza invece un inaspettato viaggio che si fa e si può fare ancora oggi con la "nostra" elettromotrice "A6" (ex Spoleto Norcia) che la regione Liguria fa ancora viaggiare sui 25 chilometri della viva e vegeta Ferrovia Genova - Casella. Il Museo potrà diventare quindi, oltretutto uno specifico contenitore culturale "ferroviario", anche una stazione e un riferimento logistico e organizzativo per lo sviluppo della Mobilità Dolce, per nuovi viaggiatori pronti a riscoprire l'era del treno e a riappropriarsi di un percorso - capolavoro - paesaggio, quello della Spoleto Norcia, che stabilmente abita nell'immaginario collettivo, "pur" essendo semplicemente anche a portata di piede, bicicletta o cavallo...



## Ex sede Ferrovia Spoleto-Norcia

Evento 150x150

**domenica 04 agosto 2013**

Ragazzi accompagnati

SI  NO

Coordinate GPS del punto di partenza dell'escursione

Latitudine **42.444281**

Longitudine **12.444350**

*L'escursione riguarda il primo tratto, ovvero da Spoleto a S.Anatolia di Narco che presenta i maggiori dislivelli: da Spoleto quota 310, a S.Anatolia quota 290, salendo fino ai 625 della galleria di valico di Caprareccia (lunga 1.937 metri); è quello più ricco di opere d'arte sia per numero che per importanza: ponti, viadotti, gallerie si estendono per ben 4 chilometri su 19 ed è il più panoramico in quanto consente di ammirare la Valle Spoletana e la Valle de Nera.*

### Periodo

Primavera autunno

### Dislivello

325 m in salita e 335 m. in discesa

### Durata

6 ore

### Difficoltà

E

### Cartografia

Carta dei sentieri dei Monti di Spoleto e della Media Valnerina.

Necesaria torcia elettrica per attraversamento