

Spoletto-Norcia in MTB, sul sedime di una vecchia ferrovia dismessa

25-26 Ottobre 2014 F. Biddle, D. Dal Canto, D. Musu

Spoletto, città inserita nella celebre lista UNESCO nel 2011 con la sua Basilica di S. Salvatore, mirabile testimonianza di architettura Longobarda. Norcia, ovvero norcini, vale a dire “coloro che macellano il maiale e si occupano di lavorarne le carni” ed è tutto un programma. Nel mezzo a questi due luoghi straordinari, una delle opere di ingegneria ferroviaria più ardite mai realizzate in Italia e nel mondo e tutt'intorno borghi, boschi e castelli.

E come se non bastasse, tutto questo patrimonio per gli occhi, i polmoni ed il palato è fruibile sul sellino di una bicicletta. Sembra un sogno, ma è realtà, o meglio lo sta diventando grazie agli interventi di recupero e messa in sicurezza che hanno trasformato la quasi interezza della linea ferroviaria che collegava Spoletto e Norcia fino al 1968 in un tracciato ciclabile.

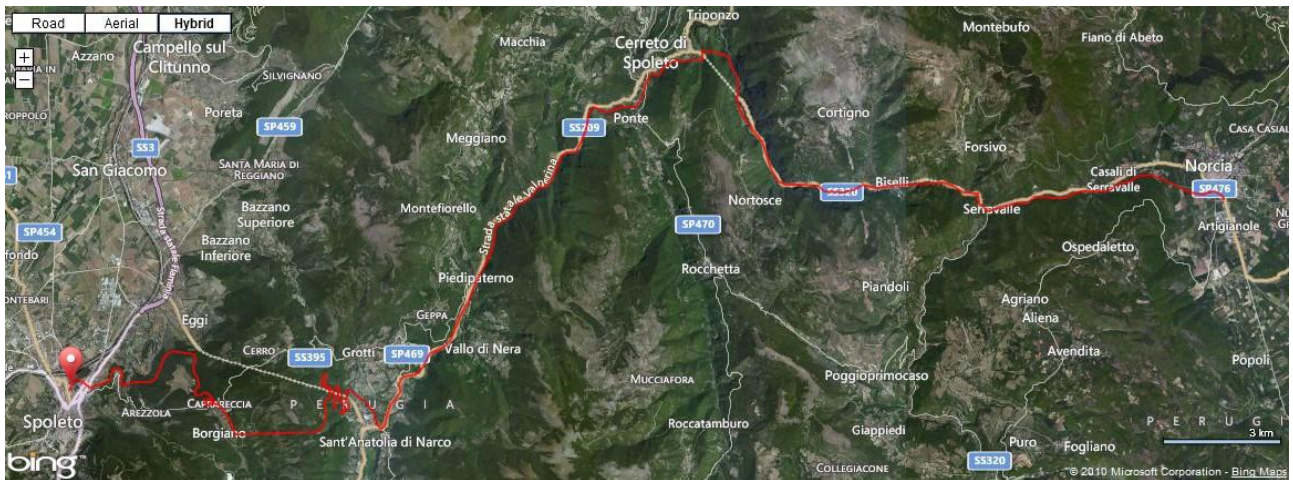
Un po' di storia...

La montagna di Norcia e la Valnerina hanno sempre avuto stretti rapporti culturali ed economici con Spoletto. Già all'inizi dell'ottocento si pose il problema del miglioramento dei collegamenti esistenti con la realizzazione della strada nursina, progettata tra il 1830 ed il 1835 e realizzata dal 1837 al 1854. Contemporaneamente si iniziò a parlare di un progetto ferroviario, ma i costi elevati fecero inizialmente ripiegare il Comune di Spoletto su un servizio pubblico tramite collegamento con autobus postali a vapore, il secondo di tal genere in Italia. Il 2 ottobre 1901 fu effettuata la prima corsa sperimentale e l'anno dopo, il 12 ottobre 1902, tre vetture De Dion Buoton con motore a vapore inauguravano il servizio partendo da Spoletto alle 8,30 e giungendo a Norcia dopo 4 ore tra gli festanti di popolazione. L'onerosità del servizio, la concorrenza del trasporto a cavallo e l'impossibilità di garantire il servizio in inverno rilanciò l'idea di un collegamento ferroviario, nel 1904 venne dato l'incarico per lo studio del tracciato e nel 1909 venne presentato il progetto esecutivo. Nello stesso anno il servizio con mezzi a vapore cessò ed entrarono in esercizio nuove vetture a benzina. Anche se l'altitudine massima del tracciato è di soli 625 m s.l.m. nel punto della galleria della Caprareccia (il minimo è a 290 m, la pendenza massima è del 4,5%), la linea ha tutte le caratteristiche di un tracciato di alta montagna, grazie soprattutto alla configurazione dei territori attraversati tant'è che i lavori di costruzione furono affidati alla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie ed il progetto realizzato dall'ingegnere svizzero Erwin Thomas. I lavori iniziarono nel 1913 e, anche a causa degli eventi bellici, ebbe fine solo nel 1926, con un costo di lire 50.000.000 circa. Il risultato fu un capolavoro di ingegneria ferroviaria e di inserimento ambientale: la linea che misura poco più di 50 Km ed è caratterizzata da opere arditissime tra cui diversi viadotti ed una galleria di quasi 2 km era servita da 5 automotrici elettriche 103 cv alimentate 2400 Vcc che percorrevano le 5 fermate del tracciato in 2 ore con una velocità massima di 60 km/h. Il biglietto di 1° classe costava 17 lire mentre quello di 2° classe 11 lire.

La linea restò in servizio per più di 40 anni, sopravvivendo anche agli eventi bellici, quando i tedeschi in ritirata fecero saltare la stazione di Piedipaterno nel giugno del 1944. Già a partire dagli anni 50 a causa della crescente motorizzazione il traffico cominciò a diminuire, la fine del trasporto ferroviario era segnato nella Valnerina. Il Ministro dei Trasporti Oscar Luigi Scalfaro ne decretò la fine definitiva firmando il decreto di chiusura n. 2166 la notte del 9 luglio 1968.

Fonte: <http://www.laspoletonorciainmtb.it/>

Tracciato e altimetria



Attrezzatura

- Completini U.S. Vicarello mezza stagione
- Per le gallerie: Giacca a vento e torce frontali (ottime quelle Petzl da 140 lumen)
- MTB con battistrada idoneo a fondo ghiaioso
- Cambio per la notte a Norcia ed il rientro

Sistemazione

- Per dormire: Hotel Europa da Booking.com 75 € per una tripla
- Per mangiare: Ristorante Cantina De Norsia
- Informazioni: <http://www.laspoletonorciaimtb.it/>

La nostra avventura

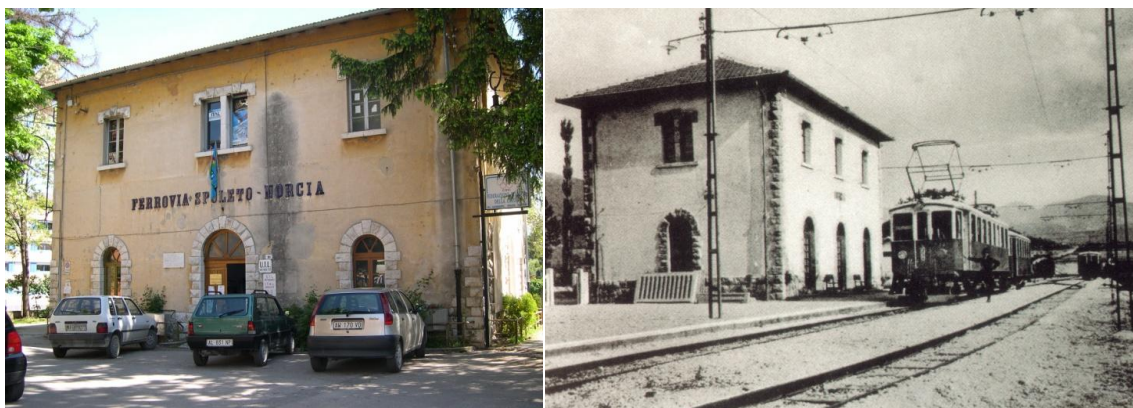
La nostra avventura inizia sulle quattro ruote del Fiorino-Qubo equipaggiato per l'occasione con porta pacchi e doppia barra portabici sul tettuccio (Menabo), grazie a questo riusciamo ad alloggiare le nostre 3 MTB in un unico mezzo. Approfittiamo di una sosta carburante (e del ritardo che abbiamo già accumulato



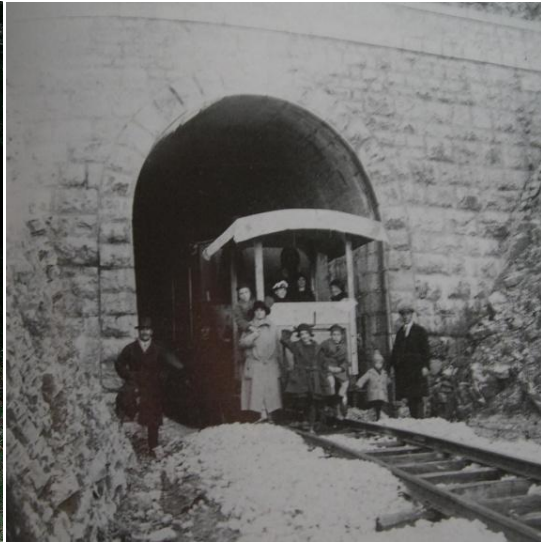
sulla tabella di marcia) per consumare un pasto a base di pane e salumi che ci fa calare subito nell'atmosfera di questa due giorni ciclo-norcinica, inoltre acquistiamo alcuni beni di prima necessità che si riveleranno providenziali nel momento del bisogno.

Arriviamo alla vecchia stazione di Spoleto intorno alle 13, rapido check dell'attrezzatura e in pochi minuti vestiamo i colori dell' U.S.V. 1919 e siamo in strada.

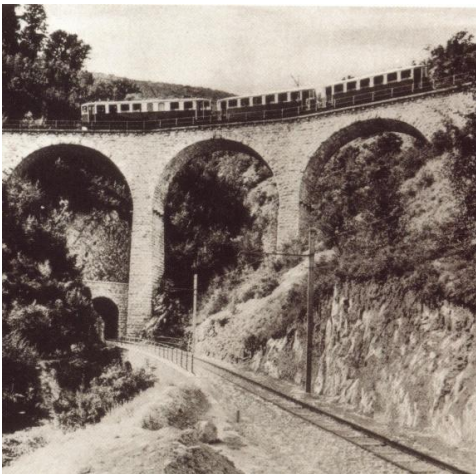
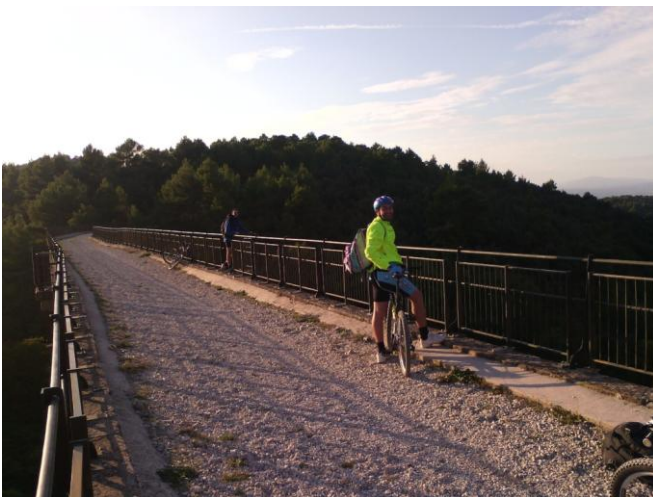
Non ci sono tracce di binari o indicazioni, per questo fatichiamo un po' a trovare il tracciato: dobbiamo percorrere prima via San Tommaso in direzione nord poi Via Pietro Conti e dopo un sottopassaggio pedaliamo finalmente sull'antico sedime.



La marcia inizia con una salita che ci porta a guadagnare senza soluzione di continuità circa 300 m in 8 km fino alla galleria Caprareccia, la più lunga, che misura quasi 2 km. Affrontare questa galleria è di per se un'esperienza che vale l'intero viaggio, difficile descrivere il piacere che si prova tornando sotto la luce ed il calore del sole dopo che se ne è stati completamente privati solo per qualche minuto. L'oscurità è totale, a causa di un dosso posto centralmente alla galleria non si vede la proverbiale "luce in fondo al tunnel" ne da un lato che dall'altro, il fondo è ghiaioso e richiede concentrazione, l'ambiente è umido e la temperatura cala drasticamente, meglio coprirsi adeguatamente all'ingresso. Segnalata la presenza di chiroterri.



Già nei primi chilometri abbiamo modo di attraversare i viadotti e le opere più spettacolari tra cui un percorso ad aspirale realizzato per colmare il dislivello con le moderate pendenze consentite dalla trazione su ferro. La vista è ampia e si estende da Foligno fino ad Assisi e Perugia, è difficile resistere alla tentazione di fermarsi per scattare fotografie o anche solo per ammirare il paesaggio circostante e lasciare spazio all'immaginazione.



Procediamo baldanzosi affrontando il tratto in discesa che segue la galleria, c'è una piccola deviazione su sentiero che non presenta particolari difficoltà per aggirare una galleria interrotta, poi veniamo un po' rallentati dalla ghiaia presente sul fondo che richiede particolare prudenza in alcuni punti dove si è accumulata. Poco importa, tanto ormai pensiamo che ormai "il più sia fatto" e già ci dedichiamo a progettare la cena a Norcia. In realtà quello che abbiamo ancora da affrontare è un lento stillicidio delle nostre risorse che si consumerà nei 30 km di debole ma costante salita che ancora ci separano dall'ambito pasto che già andiamo snocciolando nel suo lungo elenco di salumi, vino e cacciagione.

La nostra fretta di gettarci su tali gustose pietanze è tale che in un paio di occasioni ci illudiamo di intravedere Norcia materializzarsi all'orizzonte quando mancano ancora decine di chilometri. Il colpo di grazia alle nostre scarse energie ci viene dato dalla più classica delle sventure che possa capitare ad un ciclista in giro per la campagna: siamo inseguiti da un cane per un centinaio di metri, evento che ci costringe ad uno scatto che è una pugnalata ai polpacci. Fuggiti alla belva ci ritroviamo sul tratto di statale, tanto snobbato dal nostro naturalismo pre-partenza quanto benvenuto adesso. L'asfalto comunque non basta a darci il sollievo di cui abbiamo bisogno per proseguire indenni fino alla meta, ed è qui che sfoderiamo le nostre armi segrete, i beni di prime necessità providenzialmente acquistati la mattina: Kitkat, Snikers e Bounty. Ed è così che con l'energia del mou e del cioccolato troviamo le endorfine necessarie per raggiungere l'agognata meta.

Norcia val bene tutte le nostre fatiche (e quelle che ci attendono l'indomani) borgo con una piazza bellissima ed un corso che è la Via Monte Napoleone del salume, una strada costellata di norcinerie spettacolari addobbate a guisa di presepi dedicati alle meraviglie della carne. E se le Norcinerie sono boutique di alta moda, troviamo anche profumerie prestigiose dove si possono acquistare tartufi neri di ogni dimensione, racchiusi in teche come gioielli o trasformati in oli o formaggi pregiati.



Il rientro è pura poesia. Un caldo sole autunnale ci accompagna mentre scendiamo lentamente i 300 metri di dislivello guadagnati la sera prima con tanta fatica. Abbiamo più tempo per fermarci ad ammirare ciò che ci circonda. Una sosta in particolare merita la "Balza tagliata", una semi-galleria a strapiombo sul fiume Corno scavata dall'uomo nel calcare in epoca pre-romana per ricavare un passaggio di fondovalle verso Norcia.



Prima di affrontare l'ultima pettata che ci riporterà alla galleria Caprareccia decidiamo di fare il pieno di energie in una norcineria-braceria lungo la strada in corrispondenza della stazione di S.Anatolia. Il risultato sono due ore abbondanti di sosta scche spendiamo sorseggiando il vino della casa mentre sulla brace sfrigolano salsiccie e rosticciana.



La conclusione dell'avventura, dopo questa sosta vitaminica è una marcia trionfale fino a Spoleto dove portiamo fieri il blasone dell'U.S.V. con la speranza che molti altri nostri compaesani possano presto vestire gli stessi colori in questa terra bellissima e rivivere quella che per noi è stata un'esperienza da ricordare e...raccontare!



Diego, Francesco, Davide

25-26 Ottobre 2014