

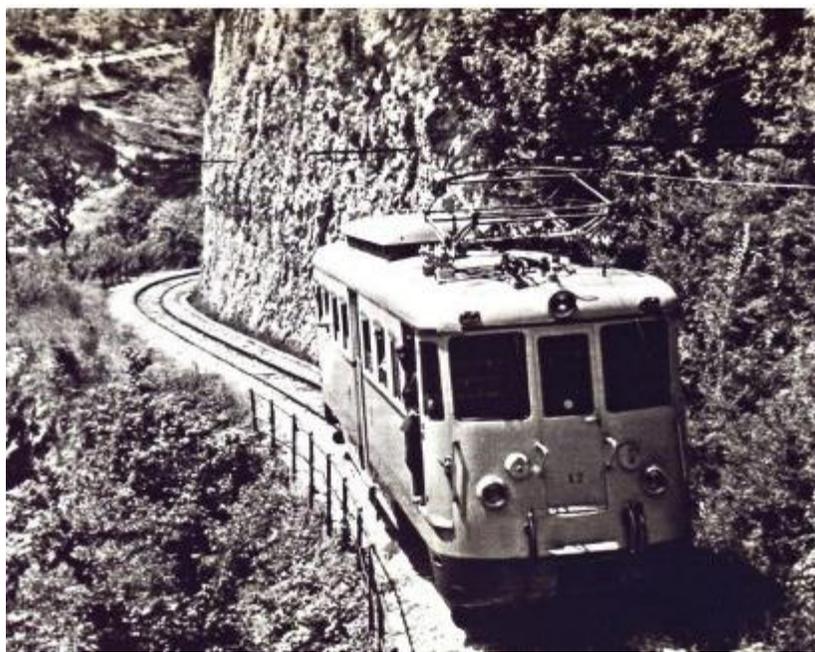
Cronisti in classe 2025 **QN LA NAZIONE**

C'era una volta il trenino azzurro Una storia da non dimenticare

“Trekking in montagna” ci ha condotti sul tratto dell'ex Ferrovia Spoleto-S. Anatolia di Narco
CLASSE II A DELLA MEDIA BORBONEA (VALLO DI NERA)

Tra i vari progetti scolastici che quest'anno coinvolgono i ragazzi della scuola media “Borbonea” di Vallo di Nera, quello del Trekking in montagna ci ha condotti lungo il tratto di 18 km dell'ex Ferrovia Spoleto-S. Anatolia di Narco. L'esperienza fatta ci ha indotti a documentarci di più su questa ferrovia e scorrendo immagini e testi, abbiamo scoperto una storia che ha il sapore di altri tempi. «Fra la città di Spoleto e Norcia esiste un servizio di diligenze a cavallo, il quale collega i paesi di Piedipaterno, Cerreto, Triponzo e Serravalle situati lungo il percorso... Essendo stato proposto... un servizio con automobili, ed avendo noi ricevuto l'incarico dal Municipio di Spoleto di studiare la possibilità tecnica di una tale sostituzione...».

Così si legge in una relazione del novembre 1901, in merito ad un nuovo servizio di collegamento automobilistico tra Spoleto e Norcia. Sulla scia della rivoluzione industriale e delle invenzioni del '900, Spoleto vuole risolvere il problema dell'isolamento tra territori della Valnerina. Le difficoltà di realizzare un collegamento automobilistico suggeriscono un'alternativa: la ferrovia Spoleto-Norcia. Il primo progetto risale al 1909, un secondo al 1911, non accolto favorevolmente, perché il treno sarebbe stato a trazione a vapore. Il 31 agosto 1912 i comuni interessati firmaro-



Un'immagine d'altri tempi: il trenino azzurro

no una convenzione con la Società Subalpina Imprese Ferroviarie, che gestiva la ferrovia Domodossola-Locarno. Il progetto definitivo, stavolta a trazione elettrica, fu affidato all'architetto svizzero Erwin Thomann. Il tracciato di 51 km fu inaugurato il 1° novembre 1926, salutato da grande entusiasmo. Si racconta che migliaia di persone accorrevano lungo i binari per vedere passare il treno e nell'ultimo tratto della stazione di Norcia, il macchinista doveva fermare il convoglio e lasciar trainare il treno da decine di persone festose.

Durante la Seconda Guerra Mondiale il servizio fu sospeso e ripre-

so alla fine del 1945 per terminare il 31 luglio 1968. La Ferrovia venne chiusa dal ministro Oscar Luigi Scalfaro perché ritenuta “costosa e improduttiva” rispetto al nascente servizio automobilistico. Percorrendo la “greenway” noi ragazzi della Valnerina, nell'era della comunicazione immediata e superficiale, ci chiediamo se la velocità sia sempre la priorità e, mentre rimane il rimpianto di quei vagoni su cui non potremo mai salire, ci sentiamo un po' più isolati in questi posti splendidi, in cui le occasioni di stare insieme sono sempre meno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA REDAZIONE

I protagonisti Ve li presentiamo

La seguente pagina è stata realizzata con il contributo degli alunni-reporter della scuola media Borbonea di Vallo di Nera: Bentivoglio Ginevra, Di Leonardo Borgianini Chiara, Massari Manuel, Memini Enea, Orsini Luna, Pallucchi Safiria, Saveri Erika, Tessitore Greta. Gli studenti della “redazione” sono stati coordinati dalle docenti di italiano Giovanna Panebianco e Serena Toni. Si ringrazia il signor Paolo Capocci dell'associazione Comodo. La scuola ha partecipato a tutte le edizioni del Campionato di gironalismo, organizzato da La Nazione.



Intervista a Paolo Capocci, presidente dell'associazione CoMoDO

Un museo per ricordare l'ex ferrovia Spoleto-Norcia

È mai stato sul treno?

«Lo vidi una volta sola, dalla macchina, mentre andavo a Cascia con mio padre, che mi disse: “Guarda, c'è il trenino!” Sono anche salito a Genova sul treno che viene chiamato “Spoleto”, perché conserva la locomotrice originale del trenino che dopo lo smantellamento fu portata lì».

Quanto costava il biglietto?

«La prima classe nel 1926 costava 17 lire, la seconda 11».

Vennero chiuse prima alcune

stazioni e poi altre o tutto il servizio cessò contemporaneamente?

«Il 31 luglio 1968 venne soppresso il servizio e sostituito con gli autobus. L'ultima corsa fu quella delle 19.40, poi la ferrovia fu dichiarata chiusa».

Ci sono state manifestazioni di protesta per richiedere il ripristino del servizio del treno?

«La Società Subalpina, che gestiva il servizio, dopo la guerra aveva rimodernato tutte le vetture, ma già da tempo si paventava la chiusura e la sostituzione con gli autobus, anche perché la ferrovia serviva solo per gli spostamenti di lavoro e non aveva scopo turistico; la popolazione era d'accordo che l'autobus fosse un mezzo più rapido ed economico per muoversi. Le manifestazioni di protesta all'epoca della chiusura coinvolsero solo il personale che ci lavorava. Oggi se la ferrovia fosse ancora funzionante, sarebbe una grande attrazione e un'occasione per il rilancio della Valnerina».



I cronisti in erba con Capocci

