

POLITECNICO DI TORINO

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA PER IL RESTAURO E
VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO

**PROGETTO DI RIGENERAZIONE FUNZIONALE INNOVATIVA
DEL TRACCIATO FERROVIARIO SPOLETO-NORCIA**

RELATRICE: Prof.ssa Monica Naretto

CORELATORI: Prof.ssa Maria Adriana Giusti

Prof. Adriano Ciani

Prof. Marco Ferrari

Eleonora Morabito

*A mio Nonno Beppe,
mia ispirazione, mio mentore e mia più grande motivazione.*

*Al professor Ciani,
guida durante questa tesi e per sempre.*

INDICE

***Introduzione*pag.4**

***Capitolo 1*pag.7**

Materiali e Metodi

- a. Ricerca bibliografica e sitografica
- b. Studio e confronto delle casistiche
- c. Rilievo fotografico e conoscenza diretta del territorio
- d. Rappresentare il territorio

***Capitolo 2*.....pag.11**

Lo stato dell'Arte

***Capitolo 3*.....pag.21**

Evoluzione Storica del Tracciato

- a. Contesto storico nazionale e internazionale
- b. La rete ferroviaria Umbra
- c. La storia della tratta: progetto, realizzazione ed eclissi
- d. La green way

***Capitolo 4*.....pag.40**

Analisi del contesto territoriale e sociale attuale

- a. Il Paesaggio
- b. I Topoi
- c. La Popolazione

***Capitolo 5*.....pag.67**

Le valenze architettoniche e strutturali del tracciato

Capitolo 6.....pag.75

Il progetto di rigenerazione

- a. La velocità che segna il territorio
- b. La lentezza redenzione dei luoghi
- c. La nostalgia dei luoghi
- d. L'agenda 2030: l'inserimento del progetto negli obiettivi
- e. Restauro e recupero
- f. Rifunzionalizzazione e Riattivazione
- g. La ricostruzione della Stazione di Norcia

Conclusioni.....pag.114

Bibliografia.....pag.116

ALLEGATI:

- Dichiarazione di Lille
- Dichiarazione di Madrid
- Manifesto A.MO.DO.
- National Trail System Pact
- Schede delle Greenway
- Convenzione europea del paesaggio, 2000
- Legge n.128 del 9 agosto 2017, “Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico”
- Agenda 2030

TAVOLE

INTRODUZIONE:

La Spoleto-Norcia è una ferrovia che è stata attiva dal 1921 al 1968, anno nel quale è stata dismessa definitivamente, con la rimozione delle rotaie. Dopo un periodo di abbandono, la tratta è stata riaperta, nella sua quasi totalità, come greenway, un percorso destinato alla mobilità dolce (a piedi, a cavallo, in bici e con carrozzine motorizzate).

Tra l'agosto del 2016 e i primi mesi del 2017, la zona è stata colpita da una serie di eventi sismici di intensità compresa tra i 4,5 e i 6,5 con ipocentri tra l'Umbria e l'Abruzzo. I dati rilasciati dall'INGV¹ su questa sequenza sismica attestano il numero di eventi registrati dal 24 agosto 2016 al 28 aprile 2017 è stato di circa 65 500 (di cui 3 500 con magnitudo uguale o superiore a 2,5), tenendo conto che il numero medio di sismi in un anno nella penisola italiana è circa 1 700-2 500 eventi con magnitudo dai 2,5². Le conseguenze di tale sciame sismico furono circa 41 000 sfollati, 388 feriti e 303 morti, oltre che ingenti danni ai centri abitati colpiti. Quelli connessi alla Spoleto-Norcia più colpiti sono Visso, il cui centro storico è ancora oggi, nel 2020, totalmente chiuso e delimitato come zona rossa, e il capolinea Norcia, la cui stazione è crollata totalmente in occasione della scossa sismica delle 4.33 del 24 agosto 2016.



Resti della stazione di Norcia. Foto di rilievo marzo 2020

¹ L'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia è l'ente di ricerca che si occupa dello studio dei fenomeni geofisici e vulcanologici e della gestione delle rispettive reti nazionali di monitoraggio per i fenomeni sismici e vulcanici. Attivo dal 1999 si incentra sulla ricerca scientifica sulla geofisica e geochimica, sulla sismologia e sulla vulcanologia. Lavora spesso insieme alla Protezione Civile per la previsione degli eventi sismici e delle conseguenze sulla popolazione.

² Dati su ricerca puntuale nel sito <http://terremoti.ingv.it>

Il sisma è stato un elemento di rottura anche per quanto riguarda la vita della greenway sul tracciato oggetto di studio, a causa di alcuni crolli nelle infrastrutture della vecchia ferrovia e al bisogno di opere di sostegno. Solo da poco sono stati riattivati alcuni segmenti della linea.

Il terremoto del 2016 ha preso questi luoghi, già per loro natura isolati, e li ha completamente tagliati fuori dal mondo. Questo è piuttosto evidente soprattutto se si guarda alla successiva ricostruzione: Spoleto, una città piena di eventi, sulla strada principale che attraversa la regione e la collega a Roma, è rinata, i segni del terremoto sono per lo più i segni della ricostruzione.

Norcia, invece, rimane chiusa, dalle strette valli che bisogna attraversare per raggiungerla, dalle alte montagne che la circondano, dalla distanza dagli altri grandi centri, dal suo essere piccolo paese montano, avamposto medioevale, raggiungibile solo attraversando strette valli e lunghe buie gallerie. Norcia è stata messa in sicurezza, gli abitanti e non possono passeggiarci tranquillamente senza timore di macerie e crolli, ma è una città in pausa, dal 2016. Entrando a Norcia la sensazione è quella di esservi arrivati pochi giorni dopo il terremoto e non dopo diversi anni.

La Basilica di San Benedetto, simbolo e vanto della città, è ancora piena delle sue stesse macerie, sono evidenti, dalla strada, basta mettersi un po' sulle punte. Si ha entrando in Norcia la sensazione che molto sia da fare, ma che manchi la forza.

In questo discorso la Spoleto-Norcia è il collegamento. Quel collegamento che deve e può portare la forza a Norcia e a tutti i piccoli borghi che attraversa; questa tesi vuole fare questo: attivare un treno simbolico che porti nel territorio lavoro, turisti, interesse e fondi. Si vorrebbe che la Spoleto-Norcia, figurativamente, venga riattivata come quel collegamento in cui gli autoctoni vedevano la salvezza a inizio secolo scorso.

“O noi conserviamo le comunicazioni e il commercio con la montagna, o noi siamo condannati a morire” diceva l'assessore ai lavori pubblici Arcangeli a Spoleto nel 1891 e ora, più di cento anni dopo questa affermazione va girata, in modo che l'urlo di aiuto venga dalle montagne, verso la città, verso l'Umbria meno impervia.

La conoscenza del territorio, necessario strumento di analisi dello stesso delle dinamiche al suo interno, implica e porta a una progettazione attenta all'inclusione, al rendere i comuni toccati dalla ferrovia parte integrante della vita della linea ferroviaria, cosa un po' carente nel progetto della greenway com'era stata immaginata e attuata per quasi tutta la tratta prima dell'evento traumatico del terremoto.

Collegare, rivitalizzare, mettere al centro dell'attenzione queste piccole realtà, per riportarle al 2020.

L'obiettivo di tale progetto è quello di provare a creare un precedente, di trovare un modo in cui la progettazione ad ampio raggio dei collegamenti e delle attrazioni territoriali e paesaggistiche possano essere il carburante della rinascita dei luoghi colpiti da calamità naturali o umane. La memoria di questi collegamenti, a volte abbandonati e in parte spariti, e la memoria dei tempi in cui queste zone erano centri della vita economica e sociale possono aiutare a individuare quanto c'era ed oggi manca, quanto è possibile riportare e quanto bisogna portare di nuovo ed innovativo.

CAPITOLO 1

MATERIALI E METODI

Questa tesi, soprattutto la parte di descrizione e di progettazione, si basa soprattutto su rilievi diretti lungo la linea. Le informazioni di carattere più nozionistico, invece, si basano su una approfondita ricerca bibliografica.

A. RICERCA BIBLIOGRAFICA E SITOGRAFICA

La ricerca bibliografica è stata svolta sia in Umbria che a Torino, dove la tesi è stata svolta.

Questa ricerca, per quanto riguarda le informazioni sulla linea Spoleto-Norcia e sui comuni da essa attraversata, è partita dal libro monografico “*Strade di carta, di ferro, di terra. La ferrovia Spoleto-Norcia: viaggio tra documenti, immagini e oggetti*” curato da Bianchi, Ciacci e Fabiani edito dalla locale Grafiche Millefiorini nel 2006. Questo testo è un’antologia sulla ferrovia oggetto della tesi; ne fornisce la storia, riporta delle testimonianze degli utenti diretti, ne descrive le caratteristiche e le architetture. Grazie allo studio di questo libro è stato possibile, anche da remoto, approfondire la conoscenza riguardo a tutte le caratteristiche della tratta, basata sulla esperienza diretta della stessa.

La ricerca si è, poi, svolta puntualmente su ogni borgo interessato, attraverso bibliografia, spesso, reperibile solo nelle biblioteche limitrofe agli stessi, con grandi difficoltà soprattutto su quelli tra loro più piccoli o maggiormente colpiti dal sisma, primo tra tutti Visso, quasi completamente zona rossa.

La bibliografia studiata, però, è ampia ed esplora diverse branche di interesse: dalla sociologia, alla politica, dalla filosofia alla pura ricerca storica. Questo per avere una serie di strumenti completa per la lettura del paesaggio e della linea. Uno degli elementi studiati è la lentezza come chiave di lettura di questo territorio, in opposizione con la velocità e lo straniamento che il treno per sua natura crea nello spettatore.

La ricerca da remoto è risultata necessaria per implementare le informazioni, soprattutto nel caso di elementi internazionali, leggi e convenzioni di cui fosse necessario leggerne l’intero testo e per implementare l’apparato fotografico ed iconografico della tesi. Si sono usati siti ufficiali di comuni, provincie, organi amministrativi e, in alcuni casi, degli enti privati o pubblici che si occupano degli elementi descritti, come nel caso dei siti dei progettisti dei casi internazionali presentati o dei percorsi religiosi presenti nell’area.

B. STUDIO E CONFRONTO DELLE CASISTICHE

La ricerca più ampia riguardo al modello greenway e ad altri esempi di progetti di recupero delle ferrovie dismesse è stata fatta per lo più in via telematica, sfruttando, laddove possibile, alcuni volumi, anche in lingua, per approfondire soprattutto il punto di vista dei progettisti. A questo è sicuramente servito anche addentrarsi nei loro siti ufficiali per cercarne di capire la linea “editoriale”.

La scelta dei casi studio è stata definita dall’obiettivo di illustrare casi riusciti di recupero, casi simili al caso studio e progetti ancora in corso che hanno come spina dorsale una linea ferroviaria. Per questo è risultato necessario presentare anche casi molto lontani geograficamente e formalmente al nostro: la descrizione di casi internazionali come la Promenade Planteè di Parigi e l’High Line di New York è uno strumento identificato in questa tesi per sottolineare come il recupero e la trasformazione di un elemento industriale e umano come la ferrovia, con il dialogo con il verde, possa portare a risanare un’intera zona. Il colloquio con il verde vale sia per i casi cittadini che per quelli extraurbani descritti, che sono stati identificati tra i molti possibili per assonanza di lunghezza, di paesaggio e di contesto con quello oggetto della tesi.

La proposizione di casistica permette di identificare una serie, di scelte giuste o sbagliate che siano, prese in contesti diversi o simili per evitare, in fase di progetto, di cadere negli stessi errori di altri e, possibilmente, per decidere come intervenire al meglio su un territorio così particolare.

C. RILIEVO FOTOGRAFICO E CONOSCENZA DIRETTA DEL TERRITORIO

La ricerca teorica, come già accennato, è solo parte dello studio della tratta, mentre, la parte più importante è stata senz’altro il rilievo fotografico svolto in loco. Essendo la linea lunga 51 km, questo rilievo è stato svolto in più momenti dell’anno, seguendo il percorso un tratto alla volta. Il rilievo fotografico è stato fondamentale per entrare in contatto diretto con gli spazi e la realtà del luogo: non solo si sono viste le architetture, gli edifici annessi alla ferrovia, che versano tutti in diversi stati di conservazione, dal riutilizzo al totale abbandono, ma, soprattutto, è stato impensabile per prendere coscienza della realtà di questi luoghi sia dal punto di vista naturale che culturale, che sociale, identificandone le emergenze, i rischi e i bisogni.

Risulta importante sottolineare come questi rilievi abbiano permesso di rendersi conto della situazione post sismica di alcune di queste realtà: Norcia e Visso sono le due più colpite in

assoluto. Il progetto deve, dunque, basarsi su una lunga lista di osservazioni che solo con il rilievo è stato possibile fare.

Un altro elemento presente nella tesi è un questionario alla popolazione riguardo alla linea e a un possibile progetto. Le risposte che sono arrivate, come poi descritto, non sono tanto indicative per i dati che ne derivano, essendo concentrati territorialmente solo a Spoleto, ma lo sono molto riguardo a come la popolazione, molto colpita nel 2016, si sente.

D. RAPPRESENTARE IL TERRITORIO

Per descrivere in modo grafico e più diretto il territorio e le sue particolarità si sono prodotte delle tavole, posizionate all'interno dei capitoli, che lo dividono, sulla linea della ex ferrovia Spoleto Norcia, in quattro parti, definite in base agli elementi naturali più importanti:

1. Da Spoleto a Sant'Anatolia di Narco- Scheggino: tappa caratterizzata dal maggior cambiamento di altimetria di tutta la linea e da un paesaggio montano, per la maggior parte.
2. Da Sant'Anatolia- Scheggino a Borgo Cerreto- Sellano: tappa che insiste lungo il percorso del fiume Nera.
3. Da Borgo Cerreto- Sellano a Serravalle-Cascia: lungo il letto dell'affluente Corno.
4. Da Serravalle-Cascia a Norcia: seguendo il torrente Sordo, affluente del Corno, fino alla piana di Norcia, che si caratterizza con un ambiente per lo più pianeggiante e al di fuori delle precedenti strette valli.

Queste quattro tappe sono state trattate sotto diversi punti di vista sia culturali (musei, chiese, percorsi religiosi,...) che paesaggistici ed enogastronomici, così da fornire una descrizione esaustiva di tutte le sfaccettature della linea.

Le tavole suddette sono la base per il progetto di valorizzazione della tratta, che verrà poi sviluppato.

Per la descrizione dei luoghi è risultato imprescindibile sottolineare e mappare tutti quegli elementi presenti nel territorio che ne formano l'identità. Per fare questo si è deciso di proporre una mappatura che si basa sulla divisione di questi elementi in cinque gruppi, detti anche percorsi tematici:

- Testimonianze romane e preromane

- Opere difensive
- Percorsi museali
- Palazzi nobiliari
- Luoghi di culto

Soprattutto per l'ultimo percorso si è proceduto ad una selezione degli elementi, essendo questa zona molto legata a elementi religiosi data la vicinanza con i luoghi di nascita dei Santi Benedetto e Scolastica a Norcia e di Santa Rita a Cascia. La selezione arbitraria degli elementi da descrivere ha voluto indicare gli elementi più famosi, i più ricchi di decorazioni e/o di storia e quelli che maggiormente influenzano i collegamenti e i flussi di passaggio di utenti, quali ad esempio i maggiori santuari o, nel caso dei palazzi, quelli che ospitano al loro interno mostre e sono aperti al pubblico.

Allo stesso modo si sono rappresentati altri elementi importanti per la definizione del territorio: collegamenti, percorsi di mobilità dolce, presenza di parchi naturali e definizione e descrizione dei diversi ambienti presenti nella zona.

La descrizione anche grafica del territorio permette di inquadrare all'interno di un tessuto preesistente e notevole l'ex ferrovia, anche per sottolineare una serie di emergenze e di elementi altamente attrattivi da ricollegare con il progetto.

Il progetto dunque si basa sulla conoscenza del territorio, in tutte le sue sfaccettature: da quella storica a quella territoriale e fisica a quella sociale.

CAPITOLO 2

LO STATO DELL'ARTE

L'abbandono delle ferrovie è un elemento insito nella storia stessa delle ferrovie; tanto velocemente venivano costruite, quanto diventavano obsolete, rispetto ad altre o a mezzi di spostamento alternativo.

Le ferrovie, nel tempo, o si sono evolute diventano più veloci, più dritte e più performanti, o sono state destinate a sparire, diventare segno nel territorio che prima attraversavano, un segno che lo ha cambiato e che chiede una seconda natura a cui votarsi.

La discussione del recupero delle linee ferroviarie abbandonate, identificate come elementi culturalmente importanti e, di conseguenza, da difendere e mantenere, è nata in America dove troviamo il primo caso in cui un tracciato ferroviario sia stato recuperato come un percorso destinato alla mobilità non motorizzata: la Elroy-Sparta State Trail.³

La nascita di interesse in questo tipo di percorso ha portato, dopo diverso tempo e diversi dibattiti al primo strumento legislativo a riguardo: il National Trail System Act⁴ del 1968. Fu, come detto, il primo atto giuridico pubblico per la salvaguardia di percorsi e ferrovie di valore storico, paesaggistico e/o ricreativo. Nel 1983 a questa public law venne aggiunto, tra gli altri, l'articolo sul railbanking, un accordo volontario tra una compagnia ferroviaria e un'agenzia ferroviaria per utilizzare un corridoio ferroviario fuori servizio come pista pedonale e/o ciclabile fino a quando non ci sia il bisogno di riattivare il servizio ferroviario. Nel 1986 si arrivò, poi, alla fondazione dell'associazione "Rail-to-Trail Conservancy", un'organizzazione senza scopo di lucro che si dedica alla creazione di una rete nazionale di sentieri dalle ex linee ferroviarie e di corridoi di collegamento per costruire luoghi più salubri.

A livello di atti giuridici, in Europa, non si è ancora arrivati a una legge dedicata, ma solo a note a riguardo in atti meno puntuali.

A livello italiano, nonostante i tentativi, manca una vera e propria legislazione riguardo alle greenways e al recupero dei percorsi ferroviari. Nel 1998, qualche fugace riferimento viene

³ Dati dal sito ufficiale della tratta www.elroy-sparta-trail.com, approfondimento negli allegati.

⁴ Il National Trail System Act è la public law 90-543 del 2 ottobre 1968 emessa con l'obiettivo di salvaguardia su sentieri, vie, itinerari e strade considerate di valore storico, paesaggistico o ricreativo negli Stati Uniti d'America. È stata più volte implementata nel tempo per accogliere nuove tipologie di percorsi e introdurre nuove norme. Si veda tra gli allegati il National Trail Assessment Act, 1986.

fatto nella Legge 19 ottobre 1998, n. 366 riguardo alle Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica il cui art. 8. Comma 1 dice:

“L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni è demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi.”⁵

In seguito si susseguirono una serie di proposte di leggi, tra le quali spicca la legge del 9 agosto 2017, n. 128 intitolata “*Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico*”⁶, all'interno della quale si auspica una riattivazione delle ferrovie finora abbandonate in caso esse si trovino in luoghi di interesse.

L'esperienza americana è stata antesignana di tutto il movimento del recupero delle ferrovie dismesse come percorsi per la mobilità dolce, che ha raggiunto l'Europa solo all'inizio degli anni 90 del secolo scorso, con esempi in Spagna e nel Belgio e degli sporadici tanto quanto isolati casi anche nella nostra penisola, in Trentino Alto Adige e a Modena.

In Italia, il fenomeno di abbandono delle ferrovie minori è consistente ed oggi ne rimangono a prova più di 8000 km di tracciati ferroviari soppressi, inutilizzati o dismessi⁷. L'origine di tale fenomeno è da ricercare nella storia della distribuzione delle linee ferrate nella penisola: le ferrovie continuarono a nascere, ad opera di società private, senza un progetto generale che le inserisse in un'immagine organica e funzionale, a livello statale. Per quanto detto, già nel 1871, a soli trentacinque anni dall'inaugurazione della prima linea di Italia (Napoli-Portici, 1836), si registrò la prima chiusura: la Torino-Modane, in attività da soli 3 anni, divenne obsoleta con l'attivazione del traforo del Frejus. È facile, quindi, immaginare come le due guerre mondiali e tutte le vicissitudini che interessarono l'Italia dalla prima metà del XIX secolo abbiano influito sul fenomeno descritto. Il colpo finale sulle piccole ferrovie venne dalla diffusione delle auto e dei mezzi su gomma, che le surclassarono sia a livello di prezzi che di tempi di percorrenza, esattamente come avvenne nel caso della Spoleto Norcia.⁸

⁵ Legge 19/1998, testo completo reperibile: <http://www.parlamento.it/parlam/leggi/98366l.htm>

⁶ Testo completo: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/08/23/17G00141/sg>

⁷ Dati dal sito www.ferrovieabbandonate.it

⁸ Marcarini, Rovelli 2018

Pur essendo, come visto, un fenomeno radicato sin dai primi insediamenti di questo mezzo di trasporto, l'abbandono delle linee ferroviarie è tutt'ora presente in tutta la penisola, sino ai giorni nostri.

I Professori Marcarini e Rovelli, tra gli altri, attestano come il recupero delle ferrovie abbandonate in Italia sia un argomento poco trattato e in fase di sviluppo, visto che, a partire dagli anni 90 fino ad oggi, in Italia sono stati realizzati 800 km di linee verdi lungo le ferrovie abbandonate. È chiaro, quindi, quante ancora rimangano abbandonate

La fase di ricerca e mappatura delle ferrovie ha fatto emergere una situazione di partenza di esteso degrado ma con forti potenzialità.

La lunga lista delle ferrovie abbandonate è in continuo aggiornamento.

Ma, dunque, cosa accade a una ferrovia dopo essere stata abbandonata?

La maggior parte versano in totale stato di abbandono, le linee vengono inglobate e cancellate dalle campagne o dalla urbanizzazione e i fabbricati di servizio vengono convertiti, abbandonati o demoliti.

Non molto spesso queste linee sono fatte oggetto di progetti che ne sfruttino il tracciato o che ne ragionino un uso nuovo, seppur rispettoso della storia dello stesso. Spesso i progetti sono limitati a porzioni del sedime ferroviario o alle sole costruzioni limitrofe.



Carta delle ferrovie soppresse trasformate in greenways (elaborazione RR)
in Marcarini-Rovelli 2016

In alcuni casi, invece, la risposta è la trasformazione in greenway: se il treno è il simbolo della velocità e del viaggiare come un proiettile nello spazio, la greenway è il simbolo del movimento SLOW e del muoversi in ascolto del contesto.

Il trasformare vecchi tracciati ferroviari in Greenway è come redimere questi luoghi dal loro passato di velocità ed estraniamento dal contesto.

Cos'è dunque una greenway?

La definizione data dal massimo documento a riguardo, la Dichiarazione di Lille è:

"Vie di comunicazione riservate esclusivamente ai viaggi non motorizzati, sviluppate in modo integrato che valorizzi sia l'ambiente che la qualità della vita del territorio circostante".

"Questi percorsi dovrebbero soddisfare standard soddisfacenti in termini di larghezza, pendenza e condizioni della superficie per garantire che siano sia di facile utilizzo che a basso rischio per gli utenti di tutte le capacità. A questo proposito, le alzaie dei canali e le linee ferroviarie in disuso sono una risorsa altamente adatta per lo sviluppo delle vie verdi".⁹

Il termine "greenway" è recente, tanto è vero che lo si trova per la prima volta nel 1968, nel libro "The last Landscape" di W.H Whyte ma si rifà a una progettazione e realizzazione di percorsi verdi lineari che non fu certo nuova.

Il primo a progettare in questo senso fu il famoso Olmsted, progettista, tra gli altri, del Central Park di New York. Olmsted nel 1865, riconoscendone il potenziale "progetta" due importanti vie verdi: una tra le cittadine di Oakland e di Berkeley (California, USA) ed una nel centro urbano di Berkeley. Sebbene questi due progetti non vennero mai realizzati, introducono il concetto di "parkway", antenato della greenway, inteso come "vie parco" che, collegando tra loro le aree verdi esistenti, ne traggono nuove potenzialità e ne estendono i benefici anche nelle zone suburbane.

In Europa la diffusione delle greenways avvenne tra gli anni 80 e 90 del secolo scorso, prendendo i nomi di railways paths in Gran Bretagna, Chemins du Rails in Francia e in Belgio e Via Verdes in Spagna¹⁰.

⁹ Dalla "Dichiarazione di Lille" tradotto dall'originale, presente tra gli allegati

¹⁰ Marcarini, Rovelli 2018

La prima volta che nel nostro paese si è deciso di muoversi veramente nella direzione già presa in America è stato dopo una serie di incontri tra il 1998 e il 1999 culminati con il secondo Convegno Europeo delle Greenways tenutosi a Milano, durante il quale, come attesta anche il professor Rovelli, uno dei principale autori nostrani su questo argomento, una commissione americana ha riportato la propria esperienza mobilitando l'interesse su questo argomento anche in Italia.

Dopo questo incontro, ci si iniziò a chiedere quale fosse la situazione italiana riguardo alle ferrovie abbandonate e al loro riutilizzo. Partì, dunque, una fase di studio e raccolta dati che ha portato a dipingere una situazione piuttosto notevole di abbandono e degrado.

Fu in occasione di tali incontri che nacque l'Associazione Italiana Greenways, costituita il 20 luglio 1998, in seguito ad un incontro seminariale tenutosi presso la Facoltà di Agraria di Milano sul tema delle greenways con la partecipazione del Prof. Julius Fabos dell'Università del Massachusetts (USA), capofila del movimento internazionale delle greenways, insieme a esponenti di enti locali e associazioni professionali. Questa associazione fu la prima di una lunga lista, in continuo aggiornamento.

Il dibattito sulle greenway culmina con le due dichiarazioni di Lille del 2000 e di Madrid nel 2010. In occasione della prima si avviò per la prima volta un dibattito a livello europeo sull'argomento e vennero proposte delle azioni chiare ed inequivocabili da seguire per fare della progettazione di greenway un punto cardine di sviluppo per tutti i paesi interessati. Uno sviluppo attento alla situazione climatica, che funge da trampolino per il recupero di zone dismesse, all'interno e all'esterno delle città, e che crea nuovi collegamenti tra realtà nascoste e più lontane da quelle grandi e attualmente più attrattive.

La dichiarazione di Lille, che prende il nome dalla città francese in cui è stata siglata, nel 2000 è stata fondamentale all'interno del dibattito riguardo le greenway perché, basandosi su quanto detto e imposto da diversi incontri mondiali precedenti, primo tra tutti il United Nations Conference on the Environment and Development¹¹ tenutosi a Rio de Janeiro nel 1992, auspica che

¹¹ Si tratta di un incontro svoltosi a Rio de Janeiro nel 1992 durante il quale 178 paesi hanno firmato e adottato la cosiddetta Agenda 21, la Dichiarazione sull'ambiente e lo sviluppo e la Dichiarazione dei principi per la gestione sostenibile delle foreste. *“La Commissione per lo Sviluppo Sostenibile (CSD) è stata creata nel dicembre 1992 per assicurare un efficace follow-up, per monitorare e riferire sull'attuazione degli accordi a livello locale, nazionale, regionale e internazionale. Si è deciso che nel 1997 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, riunita in sessione speciale, avrebbe effettuato una revisione quinquennale dei progressi del Vertice della Terra.*

“venga sviluppata una "Rete Europea delle Greenway" riservata agli utenti non motorizzati, composta per la maggior parte da strade verdi e, in misura minore, da strade poco trafficate e a bassa velocità. Questa rete fornirebbe itinerari continui a lunga percorrenza, nonché reti locali per gli spostamenti locali e le attività del tempo libero, e offrirebbe una combinazione di servizi che ne garantirebbe l'affidabilità, la continuità e l'attrattività.”¹²

Uno degli elementi particolari, come abbiamo visto nella definizione che da a dichiarazione di Lille delle Greenway, è il fatto che riconosce chiaramente nelle linee ferroviarie come la Spoleto Norcia una risorsa basilare per la realizzazione dei suoi obiettivi e principi.

Questa dichiarazione identifica la creazione di una fitta rete di greenways e percorsi verdi come un obiettivo primario per le nazione europee e ad esse si rivolge con una lista di proposte e richieste: dalla creazione di piani standard per la progettazione, gli appalti e la metodologia di finanziamento, in modo che ci sia un solo modus operandi che renda la burocrazia più rapida, alla richiesta di sostenere campagne nazionali di pubblicità e diffusione della conoscenza di questa tipologia.

La greenway, dunque, definita, non solo con una definizione teorica ma con una lunga lista di caratteristiche che deve avere e una divisione amministrativa degli obblighi rispetto al suo progetto e al suo mantenimento.

La dichiarazione di Lille e i suoi firmatari, dunque, chiedono all'Europa che ci sia tutto il sostegno necessario per la realizzazione di quanto descritto prima come prioritario per una progettazione attenta all'ambiente e all'uomo stesso, collegando le piccole realtà spesso presenti lungo le greenways.

Alle autorità regionali e locali, i dichiaranti chiedono un iter di valorizzazione locale delle greenways già realizzate, nonché dei progetti futuri, così che diventino parte sentita del patrimonio della comunità locale. Le proposte avanzate sono: la creazione di una commissione europea permanente in mano alle EGWA¹³ (European Greeways Association)

La piena attuazione dell'Agenda 21, il Programma per l'ulteriore attuazione dell'Agenda 21 e gli Impegni per i principi di Rio sono stati riaffermati con forza al Vertice mondiale sullo sviluppo sostenibile (WSSD) tenutosi a Johannesburg, in Sudafrica, dal 26 agosto al 4 settembre 2002.” da sustainabledevelopment.un.org

¹² Dalla “Dichiarazione di Lille” tradotto dall'originale, presente tra gli allegati

¹³ EGWA, The European Greenways Association è stata fondata nel 1998 in Belgio per incoraggiare la creazione e la promozione di greenways in Europa. È l'associazione a cui fanno capo circa 50 diverse organizzazioni di 16 paesi europei che si occupano della progettazione e dello sviluppo delle greenways. Dalla sua creazione l'associazione ha:

- *contribuito alla conservazione di infrastrutture come i corridoi ferroviari in disuso e gli itinerari storici con l'obiettivo di convertirli e di mantenere l'accesso pubblico al territorio;*

che vigili sull'osservanza di quanto richiesto precedentemente, che quest'ultima indica una conferenza biennale di verifica e discussione e che vengano create delle linee di bilancio specifiche.

La dichiarazione di Lille è stata ripresa e rinnovata a dieci anni di distanza con quella di Madrid nel 2010. Questa dichiarazione, anche considerando a fine del 2009 il Trattato di Lisbona¹⁴ stabilì un nuovo quadro di riferimento per lo sviluppo dell'Unione Europea, mettendo tra le sue priorità e attenzioni lo sviluppo sostenibile, il contrastare i cambiamenti climatici, oltre a riconoscere, per la prima volta in assoluto, competenze specifiche sul turismo, rinnova l'impegno preso dalla precedente e, con un'analisi di quanto raggiunto nel tempo intercorso, aggiunge nuovi e più specifici obiettivi: dopo dieci anni risultò importante sottolineare nuovamente il bisogno della creazione di fondi specifici per sostenere i progetti di nuove greenways.

Uno degli elementi notevoli di questa dichiarazione è la creazione di un European Greenways Observatory (EGWO). Una piattaforma di consulenza e di inventario il cui obiettivo è quello di registrare tutte le greenways europee per fornirne un database per il pubblico e le

-
- *Incoraggiato l'uso di mezzi di trasporto non motorizzati;*
 - *Promosso e coordinato lo scambio di competenze e di informazioni tra le diverse associazioni e gli enti nazionali e locali coinvolti nello sviluppo delle vie verdi in tutta Europa;*
 - *Consigliato gli enti locali e nazionali su come sviluppare percorsi privi di traffico;*
 - *Collaborato con gli enti europei per sostenere le loro politiche in materia di sviluppo sostenibile, questioni ambientali, equilibrio regionale e occupazione.*

Dati dal sito ufficiale www.aevv-egwa.org

¹⁴ Trattato sul funzionamento degli organi europei. L'articolo che parla dell'attenzione ai cambiamenti climatici sono:

«CAPO 1 DISPOSIZIONI GENERALI SULL'AZIONE ESTERNA DELL'UNIONE

Articolo 10 A

(...) L'Unione si adopera per sviluppare relazioni e istituire partenariati con i paesi terzi e con le organizzazioni internazionali, regionali o mondiali, che condividono i principi di cui al primo comma. Essa promuove soluzioni multilaterali ai problemi comuni, in particolare nell'ambito delle Nazioni Unite. 2. L'Unione definisce e attua politiche comuni e azioni e opera per assicurare un elevato livello di cooperazione in tutti i settori delle relazioni internazionali al fine di:

(...)

2. L'Unione definisce e attua politiche comuni e azioni e opera per assicurare un elevato livello di cooperazione in tutti i settori delle relazioni internazionali al fine di:

(...)

f) contribuire all'elaborazione di misure internazionali volte a preservare e migliorare la qualità dell'ambiente e la gestione sostenibile delle risorse naturali mondiali, al fine di assicurare lo sviluppo sostenibile;

AMBIENTE (CAMBIAMENTI CLIMATICI)

143) L'articolo 174 è così modificato:

a) al paragrafo 1, il quarto trattino è sostituito dal seguente: «— promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.»;

testo completo disponibile su https://europa.eu/european-union/law/treaties_it

associazioni interessate a creare o promuovere questa tipologia di infrastruttura. Questa piattaforma è un importante luogo di condivisione dei progetti realizzati o futuri e dei risultati raggiunti.

La dichiarazione continua rinnovano le richieste e le proposte di quella che l'ha preceduta, aggiungendo l'istituzione dell' European Greenway Award, un premio per i progetti più virtuosi, che diventano esempio per i successivi. Nella sua terza edizione, tenutasi a Madrid nel 2007, l'Award ha visto premiata la Spoleto Norcia come promising greenway project, premio esposto all'interno del museo dedicato alla ferrovia umbra.

Questi due documenti ci permettono di sottolineare l'interesse che c'è intorno a questo tipo di progetti, soprattutto a livello europeo. Tale interesse può e deve essere utilizzato per attirare nella zona della Spoleto-Norcia, colpita da un forte sisma nel 2016, fondi e finanziamenti, comunitari e privati.

Un progetto che conosca le linee guida fornite da queste dichiarazioni è un progetto appetibile per una comunità europea che tanto spende sull'ecosensibilità.

A non mancare sono le associazioni che sostengono questa tipologia di progetti, sia a livello nazionale che locale. Alcune di queste associazioni, nel 2017, si sono unite nell'



Logo dell'Alleanza per la Mobilità Dolce dal sito ufficiale mobilitadolce.net

l'A.MO.DO.¹⁵, l'alleanza per la Mobilità Dolce, intesa come mobilità a piedi, in bicicletta e a cavallo, che è quella più adatta a rispondere ai canoni del modello greenway. Questa alleanza è stata fondata per far emergere una visione unitaria di quello che le varie associazioni, ognuna nel proprio campo, vuole e fa per questo tipo di siti paesaggistici e non solo.

L'A.MO.DO., nel momento della sua fondazione, si è presentata con un manifesto, sottoscritto da tutte le associazioni facenti parte che esprime i propri intenti e propone linee guida di azione nella progettazione delle greenway e dei percorsi simili; in particolare viene sottolineato come spesso le realtà attraversate da questi percorsi siano per lo più al di fuori dei grandi circuiti economici e turistici:

“Questi percorsi di mobilità dolce attraversano in genere aree interne a bassa densità e costituiscono un volano anche per il turismo, l'accoglienza, l'artigianato, i beni storici e i piccoli borghi italiani, la natura e i parchi. La mobilità dolce diviene così anche una opportunità di crescita intelligente, un

¹⁵ Informazioni dal sito ufficiale della Alleanza mobilitadolce.net

modo concreto per evitare l'abbandono dei territori e contrastare - anche grazie alla manutenzione delle reti, delle strade bianche e delle ferrovie, delle alzaie e dei canali - il dissesto idrogeologico del paese. Ma la mobilità dolce è anche un modo nuovo di rileggere borghi e città, riscoprirne il fascino nascosto, viverli meglio, riqualificarne le periferie, dare nuova vita ai centri storici. Le reti di mobilità dolce devono costituire una parte sempre più importante nel progetto e nella pianificazione paesaggistica.”¹⁶

Una parte interessante, soprattutto sapendo che questa tesi si occupa di una ex ferrovia, è la parte in cui viene sottolineato, sulla falsariga di quanto detto anche dalla Dichiarazione di Lille, quanto questi sedimi siano un elemento privilegiato per la creazione di Greenways:

Dunque, in Italia come in Europa e in tutto il mondo, le associazioni si pongono dei chiari obiettivi e si mobilitano affinché le autorità facciano il possibile per semplificare e velocizzare gli iter amministrativi.

La greenway intesa come un progetto ampio a livello territoriale, non limitato alla creazione dell'infrastruttura ma che inneschi una serie di riqualificazioni paesaggistiche, strutturali e urbanistiche, sembra essere il miglior modo di rigenerare le linee ferroviarie abbandonate, individuate come “strumento privilegiato” per questo scopo¹⁷. Per quanto detto, anche la Spoleto Norcia è stata trasformata in greenway, fino a che nel 2016 il terremoto ne ha interrotta la fruizione in diversi punti.

La ferrovia oggetto di tesi ha in comune con molte altre sul suolo italiano la bellezza paesaggistica che la circonda e sulla quale crea dei luoghi di osservazione privilegiati (viadotti, ponti...).

L'abbandono delle ferrovie, come si è visto, interessa tutta l'Italia e non solo e risulta interessante vedere come comunità diverse, con diversi bisogni possano ancora aver bisogno di queste linee, la cui rigenerazione e la cui riqualificazione potrebbero fornire servizi assenti o carenti.

Questo capitolo vorrebbe, oltre che presentare il discorso del recupero delle ferrovie e della trasformazione in greenway, sottolineare come la Spoleto Norcia sia, nel suo piccolo, l'emblema delle fasi che ogni ferrovia abbandonata ha attraversato: la progettazione in preda

¹⁶ Dal “*Manifesto della Alleanza per la Mobilità Dolce 2018-2021*”, 22 settembre 2018, testo completo tra gli allegati, disponibile sul sito ufficiale dell'A.Mo.Do. mobilitadolce.net

¹⁷ Vedi Dichiarazione di Lille negli allegati

agli entusiasmi iniziali, la chiusura quando i mezzi su gomma hanno preso il sopravvento, la nostalgia che ancora vive negli animi di chi l'ha vissuta sia direttamente che attraverso i racconti altrui e, infine, la ricerca di una sutura con il futuro, con la trasformazione in greenway.

CAPITOLO 3

EVOLUZIONE STORICA DEL TRACCIATO



Acquerello rappresentante i due viadotti Torre 1 e 2, E.Morabito, 2019

La conoscenza profonda della storia del tracciato ci aiuta a comprenderne la genesi e, soprattutto, l'importanza per il contesto. Come di vedrà successivamente nel capitolo, la Ferrovia Spoleto-Norcia è nata con propositi turistici, già nella visione del progettista Sutter, che ne vede le potenzialità sin dall'inizio. La progettazione così attenta al contesto, però, non ha salvato la ferrovia dalla soppressione e dal declino prima di essa.

Perché?

In che modo la perenne smania del nuovo ha influito su tal fine?

Nell'epoca della velocità, sia nei mezzi che nel progredire della società, non c'era spazio per la giusta pianificazione?

La risposta è da cercarsi in una progettazione nazionale della rete ferroviaria priva di un progetto univoco, disorganizzata e schiava degli interessi degli attori in scena. Come sostiene Renato Mazzoncini, Amministratore Delegato e Direttore Generale Ferrovie dello Stato Italiane, nell'Atlante delle Ferrovie Dismesse¹⁸, l'abbandono delle ferrovie fu

<<Un fenomeno comune a tutte le nazioni industrializzate che si è andato progressivamente intensificando nell'ultimo trentennio, liberando dalla

¹⁸ Maggiorotti, 2016

funzione d'uso per cui era stato costruito un vastissimo patrimonio immobiliare, fatto di piccole stazioni, caselli, magazzini e sedimi ferroviari, il più delle volte ubicati in aree suburbane di alto pregio paesaggistico o a ridosso di zone archeologiche o storico-culturali di elevata importanza, ma anche all'interno delle città.>>

Come è evidente, dunque, lo studio che segue della storia del tracciato è indispensabile ai fini del progetto per fondarlo su fondamenta solide.

A. CONTESTO STORICO NAZIONALE E INTERNAZIONALE

A partire dal primo Ottocento, con l'invenzione e la diffusione della locomotiva a vapore, la ferrovia diventa un elemento che segna, trasforma e plasma le città e il paesaggio più in generale.

Le città, spinte dall'evolversi delle tecnologie, delle industrie, si ampliano, avviluppandosi intorno alla linea ferroviaria, che diventa cesura ed elemento divisore tra i quartieri e le comunità al loro interno, trasformandosi ed evolvendosi.

La ferrovia, il treno, con la sua velocità diventa elemento di collegamento tanto quanto di separazione dell'individuo dalla realtà che lo circonda, trasformata in mero paesaggio che scorre veloce attraverso il finestrino.

La prima ferrovia¹⁹ in Europa fu costruita in Inghilterra nel 1825, mentre la prima linea ferroviaria inaugurata in Italia fu la Napoli-Portici nel 1839.



Inaugurazione della ferrovia Napoli-Portici nel 1839 dipinta nel quadro dell'artista Salvatore Fergola

La ferrovia e la locomotiva sono simboli delle capacità tecniche che l'uomo del nuovo secolo ha raggiunto e incutono allo stesso tempo timore e meraviglia, oltre che

rappresentare un duplice ed ambiguo valore di unione e separazione urbana; è proprio con questo approccio ambivalente che le potenze, le nazioni si sono approcciate alla progettazione della nuova rete ferroviaria. Mentre in alcuni casi viene entusiasticamente adottata, costruendo nuove, magnifiche e rappresentative stazioni al centro delle città maggiori, come

¹⁹ Robert, 1964

a Londra e Parigi, in altre situazioni la costruzione delle linee ferroviarie vengono rallentate da forti avversioni, come accade in Italia, a causa della forte presenza della chiesa cattolica.

Papa Gregorio XVII, ad esempio, descrisse il treno e la ferrovia come opere di Satana che avrebbero semplificato il diffondersi di idee malsane e di costumi sbagliati. Nonostante tale avversione così evidente e sostenuta, il Papa dovette rispondere alla sempre crescente richiesta di una rete ferroviaria che arrivava a gran voce dalla popolazione, che arrivò addirittura a presentare vere e proprie proposte di progetto. Per questo Papa Pio IX, eletto nel 1846, creò una commissione per le strade ferrate con l'obiettivo di ideare un progetto unitario per tutto il Regno sotto il suo controllo e per l'Italia.

L'entusiasmo legato alla ferrovia non interessò solo la politica ma tutti gli ambiti ne furono saturati: dalla letteratura, all'arte rappresentativa, dall'ambiente degli affari a quello del turismo. L'esempio più noto di questa fascinazione è il libro "La Bestia Umana", pubblicato da Emile Zola nel 1890. In questo romanzo la ferrovia e la locomotiva sono viste come macchinari di genere femminile, in un accostamento che ricorda le chimere presenti nella mitologia classica, per la voracità con la quale fanno chilometri e per il forte calore che emanano dal basso ventre.

<< Qu'importaient les victimes que la machine écrasait en chemin! N'allait-elle pas quand même à l'avenir, insoucieuse du sang répandu? Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde qu'on aurait lâchée parmi la mort, elle roulait, elle roulait, chargée de cette chair à canon, de ces soldats, déjà hébétés de fatigue, et ivres, qui chantaient.>>²⁰

È dunque chiaro, come la ferrovia e la locomotiva diventino un elemento centrale nel dibattito della società del tempo.

Dalla seconda metà dell'ottocento le ferrovie passano dall'essere solo un elemento di virtuosismo tecnico ad avere un interesse finanziario: inizia una vera e propria corsa alla costruzione e al controllo da parte, soprattutto, di società private, che, come vedremo, manterranno tale potere fino ai primi anni del novecento se non dopo.

In questo periodo aumentano anche le tecnologie annesse alla costruzione delle ferrovie, in particolare al superamento dei rilievi. Una delle più importanti fu la macchina di Germano

²⁰ "Che importanza avevano le vittime che la locomotiva travolgeva nella sua corsa? Non si precipitava forse verso l'avvenire, incurante del sangue versato? Senza conducente, in mezzo alle tenebre, come una bestia cieca e sorda, correva verso la morte, carica di carne da cannone: di quei soldati, abbruttiti dalla stanchezza, e ubriachi, che continuavano a cantare", Zola, 1890

Sommeiller²¹ che permise di creare il primo traforo della storia, aperto nel 1871 che attraversa il Monte Frejus.



Traforo del FREJUS Raro fotomontaggio sui lavori per il traforo del Cenisio (Alpi Cozie) . In azione la perforatrice automatica Sommeiller, costruita all'Ansaldo di Genova e sperimentata alla presenza di Cavour. Italia, 1870 - 1871, ,Copyright © Fototeca Gilardi

Dal 1860 al 1910 la rete ferroviaria si decuplica, si fregia di colossali opere ingegneristiche, ponti, viadotti e trafori, e si sviluppa sempre di più con l'introduzione di innovazioni tecniche sempre nuove: nel 1879 la trazione elettrica, ad esempio, e nel 1881 l'illuminazione dei vagoni.

Però, come sostiene il sociologo e urbanista americano Munford

<<(…)l'abitudine di attribuire ai progressi meccanici il ruolo di strumenti diretti di civilizzazione pone alla macchina dei problemi ch'essa non può risolvere. Quando manchi un'intelligenza e una cooperazione sociale, la nostra tecnica più raffinata non può promettere per il miglioramento della società niente di più di quanto una lampada elettrica possa fare nella giungla a favore di una scimmia.>>²²

Anche come sostiene Robert nella sua monografia sulle ferrovie nel mondo:

<<...sebbene in generale la ferrovia trionfi, non mancano fallimenti e dissesti di aziende ferroviarie troppo audaci o troppo allegramente amministrate.

²¹ Germano Sommeiller è stato un ingegnere italiano, noto per i lavori per la costruzione del Traforo ferroviario del Frejus di 12 km fra Francia e Italia, la prima galleria di grandi dimensioni attraverso una montagna. Progettò e brevettò una perforatrice pneumatica per aprire il traforo.

²² Munford, 2015

Frequenti sono le fusioni e scissioni di compagnie nonché gli interventi dei governi per correre ai rimedi nell'interesse della collettività.>>²³

E questo fu quanto accadde in Italia con la progettazione delle ferrovie.

La commissione scelse come meccanismo realizzativo la “concessione” a compagnie private. Secondo questa modalità ad occuparsi della realizzazione e della gestione delle linee ferroviarie erano privati che fornivano garanzie tecniche e finanziarie, essendo spesso legate a banche europee. Questo meccanismo è una delle principali cause della lentissima costruzione della rete ferroviaria italiana. Tali società, infatti, in molti casi utilizzarono l'ingenuità delle istituzioni locali per lucrare e guadagnare, lasciando spesso incompiute le linee o costruendone di carenti. L'incapacità di controllare le società concessionarie segnò anche il fallimento della Società Generale delle Strade Ferrate Romane, nata nel 1865, quando gli azionisti delle preesistenti società Pio Latina e Pio Centrale decisero di unirsi.

Prima della fondazione della società, erano però state attivate nella zona già alcune linee, seppur di lunghezze limitate. Nel 1856 venne aperta al pubblico la prima linea ferroviaria dello Stato pontificio, tra Roma e Frascati, di appena 20 km e progettata senza alcuna utilità strategica o economica. Nel 1859 venne attivata la linea Roma-Civitavecchia, ad opera della società detta Pio Centrale, di 81 km e nel 1862, grazie al gruppo di azionisti detto Pio Latina, la linea Roma-Velletri-Ceprano, di 122 km.

Alla fondazione di tale società, la direzione dei lavori sulle linee già iniziate venne affidata al tutt'altro che onesto imprenditore spagnolo José Salamanca che con espedienti lucrò sul suo operato.

Nel 1864, in seguito al fallimento dovuto alla cattiva gestione di Salamanca, che nel mentre aveva fondato un banca in Spagna che aveva fallito, e alla disonestà che caratterizzava l'operato di tutte le società concessionarie, nasce una Nuova Società Generale per le Strade Ferrate Romane, con sede a Firenze. Essa si differenziava dalla precedente in quanto le tre società che gestivano le ferrovie in Toscana confluirono in esso. Quando, nel 1870, le truppe italiane conquistarono Roma, la rete ferroviaria dello Stato Pontificio era solo di 317 km.

Subito dopo l'Unità di Italia, la “questione ferroviaria” fu al centro dell'attenzione, nell'ottica di avere una rete nazionale che unisse anche fisicamente la neonata nazione. L'importanza

²³ Robert, 1964

non solo economica ma anche simbolica e sociale della ferrovia acquisisce un interesse centrale.

Per rispondere al bisogno di una risoluzione, venne varata la legge n.2279 del 14/05/1865 sul “*Riordinamento e ampliamento della rete ferroviaria*”²⁴ che approva la fusione di tutte le società locali in una sola e, di nuovo, affida la costruzione e la gestione delle linee ferroviarie a società private, sottolineando la totale mancanza di una strategia generale.

Si dovrà arrivare al 1876, dopo il Trattato di Vienna, per un cambio di rotta: da questo momento si vuole avocare la proprietà e l’esercizio delle ferrovie allo Stato, creando un servizio pubblico nazionale e limitando o eliminando tutti i tornaconti personali che finora avevano segnato la crescita della rete. La pubblicizzazione delle ferrovie fu sancita dalla legge n. 137 del 22/04/1905²⁵ secondo la quale lo Stato Italiano si assume l’esercizio di tutte le linee preesistenti e promulga un risanamento dell’intera rete. In questo testo di legge non viene però prospettato un progetto organico di nuove linee. Benché la ferrovia venga identificata come leva per un riscatto economico del Paese, manca la capacità di creare un progetto unitario. Saranno presentati, nel tempo, diversi progetti proposti dalle cittadinanze interessate direttamente.²⁶

Nel XX secolo l’arrivo dell’automobile fa concorrenza alla finora indiscussa dominatrice dei trasporti, la ferrovia come sostiene anche Munford

*<<Con l’automobile la potenza ed il movimento non erano più legati alla rotaia ferroviaria; un veicolo isolato correva come un convoglio di vagoni, ed anche qui si affermava l’efficienza della piccola unità.>>*²⁷

L’impulso all’autoveicolo venne dato dalla prima guerra mondiale e, successivamente, in maniera ancora più evidente dalla seconda, durante la quale molte bombe colpirono le linee ferrate, dimostrandone la vulnerabilità.

Nel dopoguerra alcune delle ferrovie distrutte non vennero mai riaperte o, in alcuni casi, come capita anche per la Spoleto-Norcia, riadattate solo quel tanto che bastava alla loro normale fruizione. La maggior parte dei fondi e delle mire passarono alla costruzione delle strade e alle

²⁴ Questa legge sancì la nascita di alcune delle società locali per la progettazione di ferrovie e, soprattutto, identifica nel rapporto di concessione, la modalità migliore per la realizzazione delle stesse.

²⁵ Detta Legge Fortis, dal primo ministro in carica, Alessandro Fortis, sancisce la Statalizzazione delle Ferrovie e portò all’istituzione della Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, antenata della contemporanea Trenitalia, Ferrovie dello Stato.

²⁶ Marcarini, Rovelli 2018

²⁷ Munford, 2005

industrie automobilistiche. La ferrovia deve trasformarsi per rimanere viva e per smettere di gravare tanto sull'economia: è in questo esatto momento storico che molte linee vengono chiuse e/o dismesse, come la ferrovia oggetto della tesi, chiusa nel 1969. Chiaramente, il treno rimane un mezzo insuperabile per certi aspetti, come gli spostamenti di massa e la sicurezza del viaggio, per ciò, Robert, sottolineando come le ferrovie siano ancora un propulsore di miglioramento negli stati in cui il suo sviluppo è stato più lento e, addirittura, in ritardo, sostiene:

<<...non sarebbe prudente generalizzare la sentenza la ferrovia sta declinando perché, se essa sotto alcuni aspetti può essere corrispondente al vero negli stati economicamente più evoluti, essa sarebbe palesemente errata per gli stati economicamente arretrati.>>²⁸

Negli ultimi anni, la tendenza si è invertita: il treno, mezzo di trasporto più affidabile e molto più sostenibile, economicamente e dal punto di vista ambientale, è al centro di continui sviluppi: la rete delle ferrovie ad alta velocità è sempre più ampia e al centro di continue innovazioni tecnologiche.

L'aspetto ambientale, inoltre, sta riavvicinando l'attenzione pubblica a questo tipo di spostamento anche per tratti più brevi: per questo la serie di riattivazioni e ammodernamento di alcune linee che è già stato descritto precedentemente nella tesi.

Questa breve sintesi della storia ferroviaria europea ed italiana ci permette di capire come la Ferrovia Spoleto-Norcia, abbia, in tutto specchiato i mutamenti del panorama intorno a sé. La ferrovia oggetto di tesi è l'esatto emblema di tutte queste fasi: l'entusiasmo iniziale, i danni dovuti alla guerra e alla motorizzazione personale su gomma, l'abbandono e la dismissione delle piccole linee e, infine, la rivalutazione degli ultimi anni.

B. LA RETE FERROVIARIA UMBRA²⁹

Una descrizione della situazione umbra è assolutamente necessaria per inquadrare in quale situazione socio economica e politica si sia arrivati alla progettazione della Spoleto-Norcia. La sua progettazione e la sua apertura, come vedremo, faceva parte di un progetto più ampio di inserimento della regione nel panorama nazionale, creando un collegamento con il mare.

²⁸ Robert, 1964

²⁹ Da Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006 (a)

In Umbria la situazione ferroviaria è stata a lungo carente, come nel resto della nazione, per di più la linea Tuoro-Chiusi tagliava fuori gran parte della provincia dai trasporti turistici ed economici.

A questo proposito, il 29/05/1878 si tenne una sessione del consiglio provinciale con argomento le “*Ferrovie della Provincia*”, con l’intento di progettare una rete organica e completa. In questa sessione furono proposte quattro linee:

- Rieti-L’Aquila
- Terni-Rieti-Avezzano
- Tiberina
- Porto Civitanova-Macerata-Nocera

Tra quelle proposte ne furono realizzate, modificate e ridimensionate, solo due: la Tiberina e una linea che collegava Terni-Rieti-L’Aquila.

L’8 settembre 1880 si tenne una sessione ordinaria della Provincia dell’Umbria durante la quale si disquisì su “*Ferrovie economiche e Tramvie*” e durante la quale, l’amministrazione prese una serie di decisioni nettamente conservatrici e prudenti che lasciarono la provincia segregata rispetto alle linee nazionali, limitandosi a esaminare le proposte presentate e ad erogare dei sussidi.

Il 4 luglio 1929 per decreto Regio venne istituita una commissione per un nuovo Piano Regolatore per le Ferrovie Statali che chiese di conoscere tutte le linee presenti in ogni provincia, per avere uno sguardo generalizzato sulla rete ferroviaria nazionale realizzata. Con una notevole solerzia, il Prefetto-Presidente Ciofi degli Atti³⁰ invia al Ministro dell’Economia nazionale un “Progetto di Piano Regolatore di Ferrovie” per la Provincia di Perugia e per tutta la regione Umbria.

In questo documento troviamo una lista delle linee esistenti sul territorio umbro che lo collegavano alle regioni confinanti ed essere erano:

- Roma-Chiusi-Terontola-Firenze
- Roma-Orte-Foligno-Ancona
- Terontola-Perugia-Foligno

³⁰ Conte di Milano, dott. Prefetto di Siena dal luglio 1928 al febbraio 1931, risulta poi “messo a riposo per ragioni di servizio

- Umbertide-Perugia Ponte San Giovanni- Terni
- Fossato-Città di Castello-Arezzo
- Spoleto-Norcia

Nel documento vengono enumerate anche le mancanze, le carenze di tali linee e della rete: manca una linea longitudinale lungo l'Appennino che colleghi Venezia, l'Emilia-Romagna e Roma, ed una linea che colleghi le due coste. Inoltre venne segnalata l'insufficienza della rete a scartamento ridotto nelle zone economiche e nell'aria montana che avrebbe permesso di superare dislivelli maggiori con tratti più brevi. In risposta a quanto detto finora, il progetto proponeva una serie di interventi:

- La costruzione di una linea umbro-tosco-romagnola
- La costruzione della linea trasversale umbro-maremmana che si sarebbe congiunta con la preesistente Roma-Ancona
- La linea di raccordo da Gualdo Tadino per Perugia e Chiusi per collegarsi alla regione senese
- La prosecuzione della linea Spoleto-Norcia fino ad Ascoli Piceno
- La trasformazione della linea dell'Appennino Centrale Umbro in una linea a scartamento ordinario.

A partire da questa analisi, presa coscienza della situazione, la Regione Umbria ha implementato la sua rete interna, attualmente formata da quattro linee:

- La Orte-Terontola
- La Terontola-Foligno
- La Orte-Fabriano
- La Terni-Rieti

che coprono quasi tutti i collegamenti principali, nonostante resti necessario conformarle alle altre già efficienti nel territorio italiano.

C. LA STORIA DELLA TRATTA: PROGETTO, REALIZZAZIONE ED ECLISSI

La storia della tratta evidenzia tutte le mancanze già sottolineate nel contesto regionale e non solo: ha una lunga progettazione durante la quale diversi attori si danno il cambio, non sempre per il meglio, una costruzione lenta e faticosa e una fine anche dovuta a una mancata lungimiranza dei suoi contemporanei.

La storia di questa tratta inizia dalle profetiche parole dell'Assessore ai Lavori Pubblici di Spoleto, Domenico Arcangeli, che il 18 novembre 1891, in seduta di consiglio, disse:

*“O noi conserviamo le comunicazioni e il commercio con la montagna, o noi siamo condannati a morire”*³¹

La città di Spoleto, infatti, si trovava in forte competizione con la città di Terni, altro fulcro economico della Regione e della Provincia. Terni era servita dalla linea Terni-Spoleto-Foligno-Fabriano, aperta nel 1866 e minacciava di tagliare Spoleto e il circondario dalle linee economiche nazionali e provinciali.

Serviva un progetto più ampio per competere con l'attrazione che Terni si era creata intorno. Nel 1911 lo scontro tra le due città è diretto; a competere sono proprio due progetti di linee ferroviarie: la Terni-Ferentillo-Visso, una tramvia elettrica a scartamento ridotto, e la Spoleto-Norcia-Piediripa, con trazione a vapore, che vince.

In seguito a questa decisione, il 31 agosto 1912 venne stipulato un accordo tra i Ministeri del Tesoro e dei Lavori Pubblici e la Società Subalpina per la costruzione e l'esercizio della linea Spoleto-Norcia-Piediripa su progetto di Erwin Thomann³². La linea venne, tra il 1913 e il 1926, ridimensionata, eliminando il tratto tra Norcia e Piediripa.³³

³¹ Da Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006 (b)

³² Erwin Thomann, ingegnere svizzero, progetta il disegno finale della tratta. Svizzero di nascita, vivrà a lungo in Italia, seguendo i suoi cantieri. È un ingegnere illuminato, che portò l'attenzione svizzera all'inserimento nel contesto nei progetti in Italia; la Spoleto-Norcia ne è un esempio lampante.

³³ Da Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006 (c)

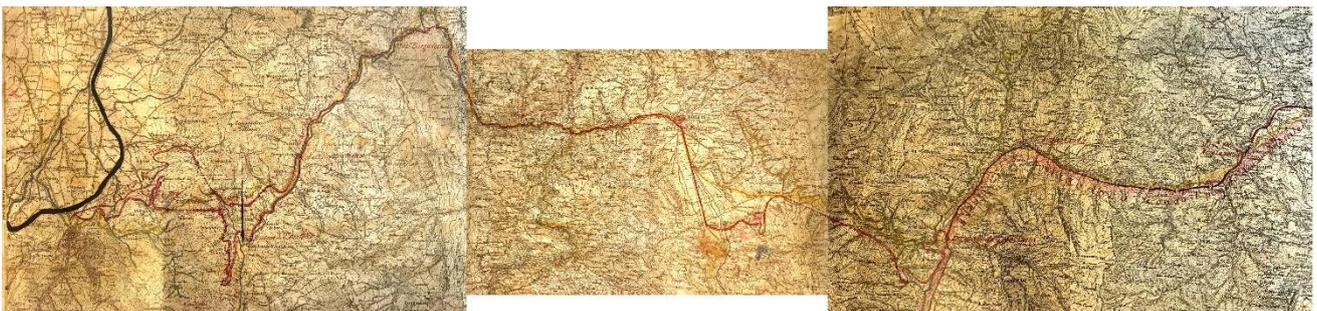
a. La scelta del tracciato

I progetti che si sono avvicendati nella storia di questo tratto ferroviario sono diversi, sia per lunghezza che per tipologia di trazione. Il primo progetto, risalente al 1897, dell'Ingegnere Bezzi, aveva una lunghezza di 17,5 km e prevedeva la trazione a vapore. La linea superava il fosso del Cortaccione a bassa quota, passava sopra Eggi e Bazzano inferiore ed entrava in galleria sotto la forca di Bazzano fino alla Madonna delle Scentelle. Il tracciato continuava arrivando alla stazione di Grotti per terminare a Piedipaterno.



Tracciato del progetto dell'ing. Bezzi in "Copia della planimetria del progetto della ferrovia Spoleto-Norcia, redatto dall'ing. Carosso, scala 1:50.000", Sezione Archivio di Stato di Spoleto, Archivio Storico comunale di Spoleto, Carteggio Amministrativo, b. 3625, 1909

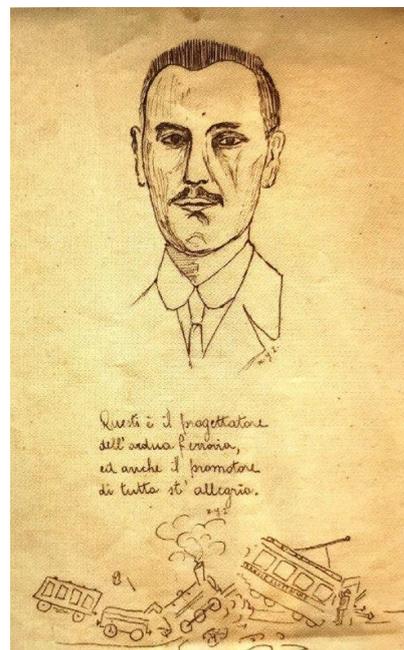
Il secondo progetto, del 1909, opera dell'ingegner Carosso, mantenendo la trazione a vapore, cambiava il tracciato in maniera piuttosto marcata, allungandone la lunghezza a 23,2 km. In questo caso, la linea superava il Cortaccione in quota con un viadotto e due gallerie, passava



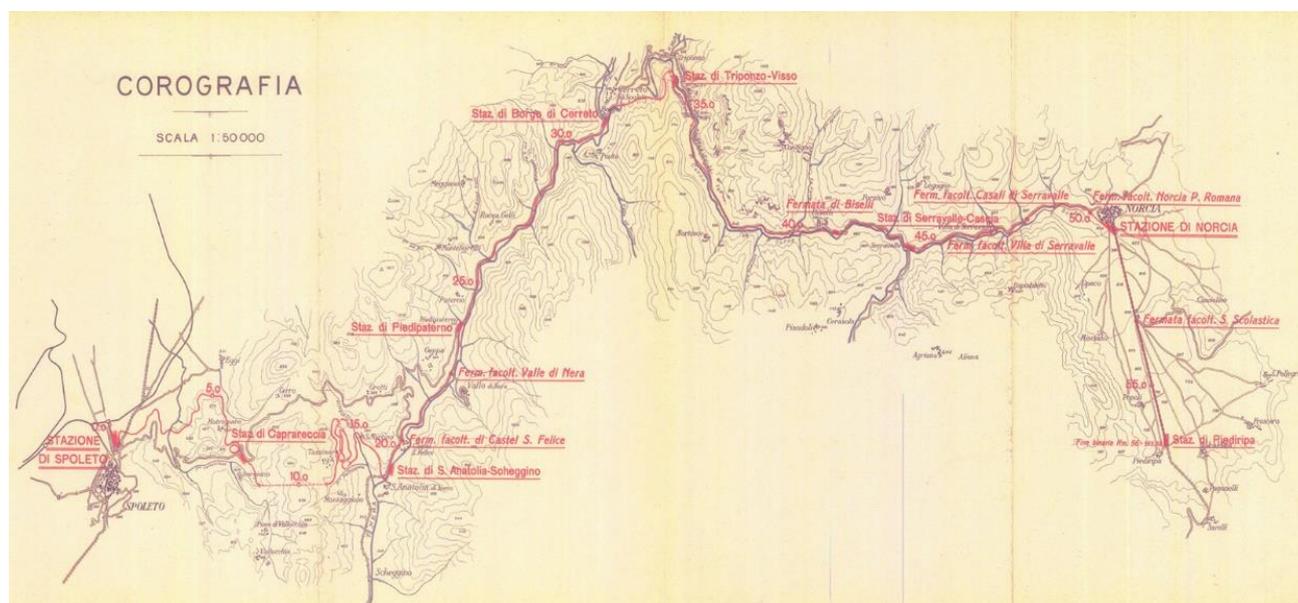
"Copia della planimetria del progetto della ferrovia Spoleto-Norcia, redatto dall'ing. Carosso, scala 1:50.000", Sezione Archivio di Stato di Spoleto, Archivio Storico comunale di Spoleto, Carteggio Amministrativo, b. 3625, 1909

sotto al paese di Matrignano, per fermarsi ad Eggi e risalire in quota con un tornante a Colle Ullago. La linea continuava con una galleria di circa 2 km sotto la Forca di Cerro, fermando a Montaggiano e a Sant'Anatolia. Anche in questo caso il capolinea era a Piedipaterno.

Il progetto finale, che vinse il confronto con la linea ternana, fu quello di Erwin Thomann. La linea era servita da forza motrice elettrica, più manovrabile e con la capacità di superare pendenze più elevate, e raggiungeva una lunghezza di 51,1 km totali, raddoppiando abbondantemente la lunghezza dei tratti precedentemente progettati. Essa permetteva di percorrere la distanza tra Spoleto e Norcia in due ore, contro le quattro che occorreivano in automobile e le cinque delle carrozze da traino. Il progetto di Thomann presentava un estraniamento tra ferrovia e contesto, tra la linea e il sistema insediativo preesistente: le stazioni erano poste lontane dai centri abitati che servivano.



Erwin Thomann in un'illustrazione del "Giornale Sutteriano", 1913-1926, Archivio Paolo Blaser



Corografia realizzata dall'ing. Erwin Thomann, inserita nella relazione tecnica del progetto esecutivo della ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa, Spoleto, 1913, Archivio Paolo Blaser

Nel tempo ci fu un'inversione sia di tipo mentale che temporale: si spinge per avere la linea più vicina ai centri abitati e a luoghi più ospitali rispetto a quelli che attualmente attraversava, spostandola verso la valle del Nera. Risulta allora importante sottolineare come questa nasca con una forte valenza turistica, sebbene tale interesse non fosse ancora presente nella zona. Tale valenza, imposta dal progettista con mente lungimirante, non fu mai riconosciuta,

nemmeno in sede di soppressione nel 1968, quando avrebbe avuto più importanza per decretare la salvezza di questa linea ferroviaria.

b. La scelta dell'impresa³⁴

Il 30 aprile 1912 il Comune di Spoleto affida l'incarico per la costruzione e l'esercizio della linea Spoleto-Norcia alla Società Subalpina Imprese Ferroviarie dell'ingegnere Giacomo Sutter. Questa decisione fu molto dibattuta e chiacchierata in quanto né la società, né l'ingegnere avevano esperienze pregresse nella costruzione nel campo delle ferrovie, al contrario della concorrente Ditta Cesaroni dell'ingegner Lorenzetti che lavorò a questo progetto dal 1910 al 1911 e che, in diversi documenti, lamentò di essere stata dispensata dall'incarico per una non meglio specificata "ingiustizia". Le giustificazioni che accompagnarono la scelta della Società Subalpina furono per lo più di tipo economiche, essendo quest'ultima in accordi finanziari con la Banca Franco-Americana di Parigi. Le referenze della società di Sutter vennero molto gonfiate per ammansire l'opinione pubblica.



Il Giretto della Caprareccia in una foto aerea, anni 20 del 900, dal sito www.iluoghidelsilenzio.it

La Banca Franco-Americana di Parigi fallì a causa della crisi economica nel 1913 e i lavori sulla linea spoletina si interruppero. Intervenne per ovviare al problema il gruppo tecnico-finanziario Giros e Loucher di Parigi. L'operato della Società Subalpina fu aspramente criticato, soprattutto per la lunghezza esagerata dei lavori, che finirono nel 1926.

IL MESSAGGERO - 3 Novembre 1926 - Pag. n. 4

DI ROMA Cronaca dell'Umbria e della Sabina

La nuova ferrovia Spoleto-Norcia inaugurata ieri

one dei Defunti
ancia per i soldati
sepolti al Verano

Francia accompagnati, e navali si ove ha assistito alla riativa dei soldati he si trovano se-

comandante la di grande numero di nza di tutte le cerimonia. Magnifi cui una dell'am- sono state deposte

imonia il generale l'ambasciatore di le fraternità create gli esercizi italiani essere più spezzata, o dichiarando che ana scorta del se- ini morti per una na causa comune bile al di sopra di

ava al Verano ha e francese e agli agnavano una ma- simplicità.

la Messa
ella Rimembranza
ricorrenza della
defunti, è stata ce-
lla Rimembranza

SPOLETO. 2. Un sole primaverile, un cielo turchino d'oltre mare, un'aria calda con questa dolcezza s'inizia la nuova ferrovia che congiunge Spoleto alla montana Norcia.

Un lavoro di ardore e per concezione — durato oltre un decen-

so ministro, sull'autonitrice dal treno inaugurale, al suono di « Giovinezza », il nostro arcivescovo monsignor Facelli, assistito dal vicario Casagrande, ha impartita la benedizione al treno stesso.

Ha preso subito la parola il nostro sindaco comm. Ferretti, il quale ha subito espresso la esecrazione di tutta la

to dall'Hotel Sabatini di Spoleto. Il rinfresco è stato servito dalla Ditta G. P. Tola di Spoleto.

La città di Norcia è stata animatissima per grande concorso di popolo da Spoleto e dai Comuni vicini, fra luminarie, fuochi artificiali, spettacolo di musica al teatro.

La Ditta Società Subalpina di imprese ferroviarie, e per essa gli ingegneri Suter e Thomas, come tutti quanti, siano essi ingegneri, impiegati e operai, possono andare orgogliosi di aver portato a termine così felicemente questa grandiosa opera d'arte.

Foligno per il Duce

FOLIGNO. 2. La notizia dell'intame attentato al Duce, giunta verso le ore 23, per mezzo della radio, si sparse subito per la città. La campana della torre comunale è quella del Duomo, sonate a raccolta, rintonnarono in un baleno sulla piazza Vittorio Emanuele qualche centinaio di persone e luanzi a tutti, pronti come un sol uomo, gli squadristi della primavera ora. Furono fatti sopralluoghi e perquisizioni sommarie nelle case dei

più noti sovversivi a Foligno e a Bellere.

Ieri mattina nella chiesa del Duomo ha avuto luogo una messa solenne ed è stato cantato un *Te Deum* di ringraziamento per lo scampato pericolo del Duce.

Iersera, un imponente corteo a cui hanno preso parte oltre due mila persone ha traversato le vie principali della città al suono e al canto degli inni patriottici.

Da ogni casa garriva al vento il faticoso tricolore e splendide luminarie alle finestre davano un senso vivo di festa alle vie animate in modo eccezionale.

Dal pergamo del palazzo della Canonica l'on. Raschi, attorniato dalle altre autorità e dai maggiorenti del partito, ha pronunciato un discorso di vibrante passione fascista per bollare a sangue i nemici della patria che, nell'ombra, attentano ancora alla vita d'Italia, cercando di colpire il figlio più grande e più glorioso.

Le sue parole sono state accolte dagli applausi deliranti della folla che, alla fine del discorso, si è scomposta nuovamente in corteo tra potenti strali al Duce e al Fascismo.

Corriere di Terni

Espos'ione di scerco per l'attentato al Duce

« Ricordatevi — ha aggiunto il sotto-

L'Umbria nel giorno della Vittoria
La solennità a Città di Castello

Vi abbiamo trasmesso, ed è stato già pubblicato, il programma delle occasioni che si svolgeranno nella nostra città per la patriottica ricorrenza del 4 novembre. A parziale modifica del messaggio ci è doveroso comunicarvi che il gr. uff. Ardolino Colasanti, oratore ufficiale della cerimonia, non potrà essere quel giorno tra noi e il discorso sarà tenuto dal ministro Fedele.

Il Comitato d'onore per i festeggiamenti, che ha per presidente il principe D. Luigi Boncompagni, senatore del Regno, accrescerà con la sua presenza la grandiosità dell'avvenimento.

« Anche la nostra benemerita Società di Pubblica Assistenza (Croce Bianca), in occasione del grande avvenimento cittadino che il giorno 4 novembre sarà consacrato nei fasti della storia letteraria, contribuirà alla migliore solennità del rito patriottico-municipale.

Per iniziativa dell'attivo e faticoso suo presidente, in quel giorno alle ore 8 si sarà, nei locali della Società Madre, il ricevimento dei militi di tutte le 41 sezioni rurali — vi verrà offerto un vermouth d'onore dal socio benefattore comm. prof. Ella Volpi.

Alle ore 8.30 saranno consegnate e medesime ricordo alle Sezioni rurali che Parteciperanno al concorso Umbro l'orologio della P. A. il 29 settembre 1926 »

Articolo sull'inaugurazione della Spoleto Norcia, Il Messaggero, 3 novembre 1926, Archivio della Biblioteca Augusta di Perugia

³⁴ Da Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006 (d)

c. Una ferrovia amata e vissuta

La ferrovia fu e, nella memoria, rimane un elemento molto amato e molto sentito dalla popolazione dei paesi interessati e, a riprova di questo, ci sono alcuni racconti molto intimi.

Ci sono i ricordi del Signor Luigi Fasciglione, curatore del Museo dedicato alla ferrovia, di un bambino che veniva in Umbria a visitare il nonno macchinista e che passava le sue estati andando avanti e indietro su quel treno azzurro. Parlando con lui, è ancora viva la delusione di un bimbo di nove anni che, come tutte le estati, arriva a Spoleto e scopre che la linea è stata soppressa.

In aggiunta ci sono le memorie di Giuseppe Farinelli, capostazione della Spoleto Norcia anche durante tutto il tempo di guerra e che ci racconta aneddoti di vita quotidiana della linea:



Il signor Luigi Fasciglione sul treno della Spoleto Norcia, anni 60 del 900, archivio personale

<< Era il 22 dicembre 1962, facevo il capotreno e arrancavamo su con il convoglio da Sant'Anatolia. Arrivati a Tassinare, dove c'era una fermata facoltativa, nevischiava e da lontano scorgemmo una figura scura che stava aspettando il treno. Ci domandammo con il macchinista: "Chi sarà a quest'ora con questo tempo che va in giro?". Ci fermammo; era Placida, l'ostetrica di Sant'Anatolia, che è morta poco tempo fa ad oltre cento anni; aveva in braccio un fagottino, l'aiutammo a salire e ci disse che portava con sé la figlia di Celestina, abitante di Tassinare, che aveva partorito prematuramente; la creatura doveva essere portata all'ospedale di Spoleto. La bambina adesso è grande e ha due figli.>>³⁵

Con la raccolta dei questionari, proposti alla popolazione, è stato inoltre possibile leggere alcuni brevi racconti:

"Io da bambino e da ragazzo prendevo il trenino Spoleto/Norcia per andare a trovare i nonni che vivevano a Grotti. Ci si fermava a metà strada e si raggiungevano a piedi per un sentiero. Poi da ragazzo si prendeva il trenino per andare a sciare a Forca Canapine partendo da Spoleto con lo sci club si arrivava a Norcia e da lì poi prendendo l'autobus si saliva fino alle piste di sci

³⁵ Ricordi di Giuseppe Farinelli di Geraldina Rindinella in Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006

per fare poi il tragitto inverso la sera. Giornate indimenticabili.” - abitante di Spoleto

“Andavo a Norcia con il trenino con i miei genitori e mia sorella. Era come un bellissimo gioco, soprattutto quando si passava nelle gallerie o sul ponte della Caprareccia.” - abitante di Spoleto

“Un ricordo meraviglioso legato ai miei genitori. Era con loro che percorreva questa favolosa tratta con il magico trenino. Allora non ce ne prendevamo conto della fortuna che avevamo. Oggi ci è rimasto solo un bellissimo ricordo che spesso racconto ai miei nipotini” - abitante di Spoleto

“Mia mamma figlia di contadini di Spoleto, nata nel 1954 ha frequentato il collegio di Norcia e partiva la domenica sera da Spoleto e tornava il sabato pomeriggio da Norcia, poco più di un giorno restava con i suoi genitori.” - abitante di Foligno

Risulta dunque chiaro quanto la ferrovia fosse un elemento sentito e apprezzato da chi lo viveva, come un elemento di collegamento e, spesso, di gioco, essendo la maggior parte dei ricordi appartenenti ad infanti.

d. Eclisse della ferrovia³⁶

A decretare l'eclisse di questa linea ferroviaria fu la mutazione profonda che il contesto subì nel periodo intercorso dalla apertura nel 1926 e gli anni '60. Oltre alla velocissima evoluzione dei mezzi alternativi, automobili e bus, che ridussero i tempi di percorrenza delle strade, i campanelli d'allarme erano stati molti: le distruzioni belliche, operate soprattutto dai tedeschi in ritirata, furono solo limitativamente trattate fino al piano di ammodernamento del 1955. In questa occasione molti dubbi furono sollevati riguardo al bisogno o meno di lavorare su questa linea invece di sopprimerla; tuttavia fu riconosciuta la valenza turistica della tratta e il direttore



Articolo sul servizio bus sostitutivo del treno, La Nazione, 31 luglio 1968, Archivio della Biblioteca Augusta di Perugia

³⁶ Da Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006 (e)

Paolo Blaser³⁷ condusse un'analisi della gravità della situazione, auspicando un progetto generale. L'unica possibilità di salvezza che la linea aveva era quello di rafforzare i collegamenti con le Marche e con Cascia, entrambi auspicati nel Piano Regolatore delle Ferrovie Statali del marzo 1953, ma l'inerzia della Società Subalpina e della sua direzione da parte dell'ingegner Zocchi decretarono il declino irreversibile della linea. La società era, infatti, impegnata nella costruzione della tratta Domodossola-Locarno, una linea molto simile per destinazione ed aspirazione a quella oggetto di studio.

La soppressione fu resa ufficiale su decreto del Ministro dei Trasporti Scalfaro del 1968 e fu operativa dal 31 luglio dello stesso anno.

L'ULTIMO VIAGGIO DEL TRENINO SPOLETO-NORCIA

Rifiutato l'autobus da cinquanta viaggiatori

**Non hanno voluto servirsi del mezzo sostitutivo sebbene fosse già pronto
Ferrovieri con le lacrime agli occhi - Vane speranze fino all'ultimo momento**

Ieri sera alle ore 19,12 cinquanta persone sono salite sul treno Spoleto-Norcia per l'ultimo viaggio sulla caratteristica linea ferrata, che unisce la nostra città con i centri della Valnerina e della Val di Narco.

Si è trattato di un mesto addio al treno, al quale gli spoletini erano fortemente legati da tanti anni. All'ora della partenza una piccola folla di cittadini ha promesse di attese e di cocenti delusioni.

A tal proposito ricordiamo che oltre trenta dipendenti rimarranno senza lavoro. Veniamo informati che sino all'ultimo momento si è sperato che il provvedimento di soppressione della ferrovia venisse revocato, dato che martedì sera e mercoledì mattina si erano svolti colloqui a Roma tra il sottosegretario onorevole

l'ampliamento della strada statale potrebbe arrecare al paesaggio delle solitarie gole della Valnerina.

La sezione spoletina di « Italia Nostra » prende lo spunto da una nota dell'onorevole Spitelletta e nella sua lettera scrive:

Il suddetto comunicato si presta ad alcune osservazioni:

1) poiché tra i motivi opposti al decreto di soppressione era

economico del territorio da essa attraversato. Questo tipo di azione, infatti espone la Ferrovia e il territorio — che dovrebbero continuare ad essere, per tutti, l'oggetto principale di una sana politica di tutela e di valorizzazione — a due gravi pericoli. Il primo è che, data la particolare natura dei luoghi, i lavori di allargamento della strada rendano necessaria l'occupazione

MUTUI A COMUNI UMBRI

Il sottosegretario Malfatti comunica che il consiglio di amministrazione dell'Istituto di previdenza del ministero del tesoro ha approvato mutui per 290 milioni a favore di amministrazioni comunali della provincia di Perugia per la realizzazione di opere pubbliche. Il provvedimento interessa i comuni di Foligno, Bastia, Corciano, Fossato di Vico, Gualdo Tadino e Monte Castello Bivio.

Un libro di poesie di Franco Saccà

Franco Saccà è un poeta che ama profondamente l'Umbria, e nella sua lunga attività letteraria ha pubblicato numerosi libri di poesia e di critica.

Figura il suo nome in repertori poetici e in molte antologie scolastiche, e fra i premi da lui vinti si ricorda quello di Villa San Giovanni conferitogli da una giuria elementare quali:

Articolo sulla chiusura della Spoleto Norcia, La Nazione, 1° agosto 1968, Archivio della Biblioteca Augusta di Perugia

D. LA GREEN WAY

“Da più di una ventina d’anni i maggiori cultori delle ferrovie hanno evidenziato con passione e senso di perdita il processo di progressiva dismissione delle linee che non hanno più interesse per l’esercizio ferroviario. Le ex linee ferroviarie hanno delle caratteristiche così peculiari e “possiedono un vissuto tanto ricco di attività umane, di viaggi e di ricordi, che consentono di donare un’identità storica al territorio che attraversano; con le loro vecchie stazioni, le rotaie arrugginite, le case cantoniere che non ospitano più il personale ad-detto alla

³⁷ Paolo Blaser, ingegnere, nato in Svizzera nel 1885 e morto a Spoleto nel 1979, si trasferì in occasione della costruzione della linea Spoleto Norcia e si insediò in una villa, ancora degli eredi, sita in Caprareccia di Spoleto. Laureato presso il Politecnico di Zurigo nel 1909, entrò subito dopo nell'impresa J.Sutter, poi Società per i lavori pubblici ed imprese industriali, allora impegnata nella costruzione della linea Asti-Chivasso. Nel 1927 divenne direttore della Spoleto-Norcia e ottenne nello stesso anno la cittadinanza italiana. Rimase in carica durante la ricostruzione post bellica fino al 1954. Ricevette grandi onorificenze quali le nomine a cavaliere al merito della Repubblica e cavaliere dell'Ordine della corona di Italia. Continuò a lavorare e vivere intorno a Spoleto fino alla sua morte alla veneranda età di 94 anni. (da Paolo Blaser: *l'uomo della ferrovia*, Alessandro Bianchi in Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006)

*manutenzione e i magazzini merci ormai vuoti, oggi possono costituire un patrimonio su cui investire per recuperare elementi un tempo fondamentali per le Comunità che li ospitavano*³⁸

Dopo la chiusura e la rimozione delle tracce ferroviarie, anche per quanto riguarda la linea oggetto di studio si è parlato a lungo di una rifunzionalizzazione che si basasse sullo studio profondo del contesto, così trascurato in sede di progetto, e sulla cura dei dettagli. La funzione scelta non deve avere ricadute solo sulle strutture ma anche sui contesti aumentando il flusso di turisti e, di conseguenza, il flusso economico. Per questo deve basarsi e può svilupparsi solo con la produzione di beni e l'erogazione di servizi.

Tutti i progetti di rifunzionalizzazione, e anche quello proposto in questa tesi, sono basati sui beni culturali e paesaggistici dell'area.

Nel 2001 l'area venne definita di notevole interesse storico-artistico dai Beni Culturali ai sensi del Titolo 1³⁹ del Codice dei Beni Culturali, spingendo ulteriormente a fare un progetto unitario del tracciato per attirare più turisti e visitatori possibili.

Nel 2003, la Spoleto Norcia fu inserita nel "Programma di recupero urbano e sviluppo sostenibile del territorio" (Prusst)⁴⁰ che, come altri documenti prima di lui, identificò nell'ambiente la chiave del successo di qualsiasi progetto nella Valnerina e nella riqualificazione della Spoleto Norcia come via verde il tema predominante e capace di saldare insieme tutte le altre realtà circostanti.

*Come illustrato dagli autori: << È un intervento che pur non riproponendo l'uso "ferroviario" ma pedonale, ciclabile e a cavallo, potrà ridurre il deficit infrastrutturale specifico dell'area, tutelando e migliorando la qualità dell'ambiente naturale, promuovendo di conseguenza lo sviluppo economico, sociale e culturale in termini ambientalmente sostenibili.>>*⁴¹

38 Maggiorotti 2016

39 "Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico". Questa parte del Codice dei Beni culturali definisce quali categorie di beni sono da intendersi di interesse e, di conseguenza, sotto tutela.

⁴⁰ Si tratta di uno "strumento in grado di coordinare diversi interventi ed iniziative del settore pubblico e privato, di varia origine e di vario finanziamento, accrescendo l'articolazione, l'efficienza e la compatibilità ambientale delle imprese, soprattutto quelle agenti nel settore turistico" (da *Le ipotesi di ripristino dopo la soppressione e i progetti di messa in sicurezza e di valorizzazione* di Milvio Sabatini e Silvio Sorcini in Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006)

⁴¹ *Le ipotesi di ripristino dopo la soppressione e i progetti di messa in sicurezza e di valorizzazione* di Milvio Sabatini e Silvio Sorcini in Bianchi, Ciacci, Fabiani, 2006

Nel 2004 venne fatto lo studio di fattibilità per il recupero il cui lavoro si divide in una vasta fase di conoscenza dello stato attuale della linea e delle architetture della stessa, in uno studio del contesto dal punto di vista sociale ed economico, anche per identificare eventuali infrastrutture secondarie da creare a sostegno della linea, e nella messa in sicurezza di tutte le parti della linea.

Dal 2005 venne data la concessione dei beni e del tracciato da parte del demanio, per un periodo di 25 anni che ha permesso di procedere alla sua messa in sicurezza e al suo riuso come Green Way, un percorso di mobilità dolce ecologico. Il tracciato viene reso accessibile a bici, cavalli, pedoni e scooter elettrici per persone con ridotta mobilità.

I principali interventi di recupero, resi possibili grazie a contributi pubblici, sono stati:

- Il tratto compreso tra Spoleto e Borgo Cerreto;
- La stazione di Spoleto, diventata Museo della Ferrovia e Centro di Documentazione Ferroviaria;
- La stazione di Sant'Anatolia di Narco, porta d'accesso dell'alta Valnerina e punto d'informazione a supporto delle strutture recettive dei caselli di Romita e Passo Stretto, basi per le attività sportive legate alla pesca, data la loro vicinanza al fiume Nera;
- La stazione di Serravalle, centro servizi per gli sport ambientali.

La Green Way è un successo e viene insignita dell'European Greenways Award nel 2007 nella terza edizione di questo premio, svoltosi a Madrid.

Il terremoto del 2016 ha interrotto la vita e la fruizione della Green Way, con crolli lungo tutto il percorso, che hanno interessato sia le infrastrutture sia la parte naturale del tratto.

Un nuovo progetto, dunque, deve basarsi sulla natura prettamente turistica del luogo ma deve essere attenta a includere le popolazioni autoctone, prime clienti della linea Spoleto Norcia. La progettazione di un nuovo corridoio verde, più radicato nel contesto, che colleghi nuovi punti turistici, con le antiche bellezze del luogo e con tutte le sue ricchezze, risulta essere una delle plausibili soluzioni migliori. Dalla storia è importante ridare alla linea quell'importanza che aveva quando attiva per tutti gli interessati: per le popolazioni dei piccoli borghi, non più realtà aliene dai grandi centri, per le più grandi città di Spoleto e Norcia e per i loro industrie e commerci, per chi visitava questi luoghi, per le bellezze, già decantate da Goethe. Ridare alla

Spoletto Norcia la sua funzione di collegamento non solo fisico ma anche funzionale è la chiave per il progetto che si vuole proporre in questa tesi.



Come appare attualmente il tracciato poco dopo la galleria di Caprareccia, aprile 2019

CAPITOLO 4:

ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE E SOCIALE ATTUALE

Come detto anche in precedenza, la conoscenza è il fondamentale per un progetto. In questo capitolo si vuole dare una descrizione ragionata del tracciato, sia dal punto di vista paesaggistico che, soprattutto, dal punto di vista socioeconomico. Questo perché, attraverso dei questionari e i sopralluoghi, è possibile sottolineare quanto questi luoghi, soprattutto quelli nelle strette valli del Nera e del Corno, sembrano fossilizzati nel passato e portano le cicatrici del sisma del 2016. Nonostante ciò, gli abitanti rimangono strettamente legati al territorio e sono i primi soggetti da coinvolgere nel progetto, così che lo sentano anche loro e ne siano l'ingrediente principale.

Il seguente capitolo, dunque, vuole essere uno strumento di conoscenza per fare le giuste scelte progettuali.

A. IL PAESAGGIO:

a. Il paesaggio “teatro” dell'uomo

La bibliografia studiata per questa tesi ha anche formato per quanto riguarda l'attenzione all'attore del paesaggio, per citare Eugenio Turri nel suo *“Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato”* edito nel 1998, ovvero l'uomo che vive questi luoghi, la cui vita, i cui gesti e le cui decisioni cambiano, plasmano e trasformano questi luoghi sin dall'epoca preromana. Proprio in questo testo, l'autore propone una serie di obiettivi che il progettista dovrebbe seguire che sono diventati parte del modo di lavorare utilizzato per questa tesi:

- Il “Percepire” è la base del conoscere e, conseguentemente, del rappresentare e del progettare.
- Eliminare le spartizioni disciplinari, spesso foriere di incomprensioni e di progetti che non rispecchiano i bisogni di parte dell'utenza o non rispettano l'ambiente come parte attiva della progettazione.
- Il paesaggio deve essere il referente del progetto, non il suo oggetto o il suo obiettivo.
- Il progetto deve basarsi sull'identificazione dei Topoi, dei punti di riferimento del luogo, che possono indirizzarlo sia dal punto di vista prettamente geografico sia dal

punto di vista funzionale, sottolineando servizi e attrazioni preesistenti con cui il nuovo va a dialogare.

- Il paesaggio va tutelato da parte delle istituzioni e dei “Guardiani dei Valori Locali”, soggetti che vivono e sentono personalmente l’importanza dei luoghi oggetto di progetto, la cui conoscenza interdisciplinare deve essere riconosciuta e utilizzata a base della progettazione.

Su questa base, si può creare un vero e proprio “modus operandi” da seguire in fase di rilievo, di conoscenza e di progetto in questa tesi.

Il Paesaggio è, chiaramente, centrale nell’analisi di questa tratta e del progetto futuro.

Il paesaggio viene spesso definito solo in quanto cornice di quanto l’uomo fa e possiede.

Questa visione del mondo ha portato, soprattutto negli ultimi secoli in Italia, ad un uso quasi privo di scrupoli del territorio, con la diminuzione rapidissima e preoccupante dei terreni agricoli, con la costruzione di ampi spazi industriali, poi per lo più abbandonati, e che si è lasciato alle spalle una lunga lista di “scheletri”.

<<Il paesaggio è il grande malato d’Italia.>> -esordisce Salvatore Settis nel suo “Paesaggio Costruzione Cemento”- <<Questa cieca, suicida devastazione dello spazio in cui viviamo, la progressiva trasformazione delle pianure e delle coste italiane in un’unica immensa periferia, non avverrebbe impunemente se vi fosse tra i cittadini una chiara percezione del valore della risorsa e dell’irreversibilità del suo consumo. Evidentemente non è così: Nicola Dall’Olio ha indicato tra le cause culturali del consumo di suolo la retorica dello sviluppo come strategia comunque vincente, l’astratta fede in una crescita continua, la trappola mentale che non permette di vedere possibili alternative, sostituiti a modalità di produzione di ricchezza e di occupazione ormai obsolete e di corto respiro.>>⁴²

Sebbene non si possa parlare nel nostro caso di una vera e propria industrializzazione di massa del terreno, anche grazie alla conformazione del territorio, con le sue valli strette e ripide, si può ascrivere a questa smania di sviluppo indiscriminato la soppressione della Spoleto Norcia

⁴² Settis 2012, pagg. 3-10

nel 1969, che l'ha trasformata in un segno indelebile sul territorio, incancellabile quanto bisognoso di un nuovo utilizzo.

La Spoleto-Norcia è lo scheletro di questa zona: il simbolo di un periodo passato vicino quanto lontano.

b. I segni sul paesaggio: la Spoleto-Norcia

La Spoleto-Norcia, come detto, segna questo territorio e ne attraversa tutti i diversi paesaggi, dal fitto bosco sulle alture, al fondovalle, ricco di flora e fauna, alle marcite di Norcia. Si tratta dunque di un segno che, di per se, nasce legandosi molto al territorio che attraversa e per questo la sua valorizzazione ha dirette conseguenze sul contesto.

Resta il fatto che, se i progetti, come erano nati, avessero collegato la Spoleto-Norcia alle linee adriatiche, probabilmente sarebbe ancora attiva. In questo si ritrova quella mancanza di progettazione unitaria a livello regionale e statale che si è vista precedentemente: l'abbandono è dovuto e legato a questa mancanza e alla mancanza di lungimiranza di attori che potremo definire esterni.

Da quanto analizzato sul territorio, anche grazie ai questionari ed a qualche colloquio con gli abitanti lungo la linea, è possibile identificare in quelli che prima abbiamo definito "Guardiani dei Valori Locali", intesi come coloro che si occupano della tratta, degli elementi culturali ed ambientali limitrofi, che vanno dal museo al parco nazionale, fino ad arrivare, infine a tutti quei piccoli gestori di attività ricettive ed economiche della zona, una certa nostalgia riguardo alla dismissione e all'attuale assenza del collegamento ferroviario, che si sarebbe potuto trasformare e plasmare nel tempo, diventando per lo più un collegamento turistico, come è successo in diversi casi simili di tratte ferroviarie secondarie.

Il segno sul paesaggio, in questi anni di abbandono, ne è diventato parte integrante e narratore, scheletro e speranza.

c. Le quattro tratte

Per meglio descrivere questa tratta, si è ipotizzata una divisione della stessa in quattro tratti, definiti in base alle caratteristiche fisiche e naturali di ognuna:

1. *Da Spoleto alla stazione di Sant'Anatolia-Scheggino: La Piana di Spoleto e i rilievi di Caprareccia*

Questa tratta è la più agibile, anche dopo il sisma del 2016 e troviamo in essa la maggior parte degli elementi architettonici e ingegneristici della linea.

Questo tratto è lungo circa 19 km e, fatta eccezione per la parte di linea all'interno e subito dopo la città di Spoleto, attraversa per lo più un



Vista, dopo la Galleria di Valico del Cortaccione. Foto di rilievo

paesaggio montano. La linea in questo tratto vede il suo maggior dislivello sia a salire che a scendere, dislivelli magistralmente risolti con gallerie elicoidali e viadotti monumentali di cui procederemo a dare una descrizione nel capitolo 6 “Le valenze architettoniche e strutturali del tracciato”.

Gli elementi più notevoli di questo tratto sono:

- Viadotto del Cortaccione:
- Giretto di Caprareccia
- Viadotto di Caprareccia
- Galleria Valico di Caprareccia
- Viadotti Torre 1 e 2
- Galleria Torre
- Viadotto di Tassinare

In questo tratto troviamo cinque stazioni e cinque caselli: la stazione di Spoleto Città è restaurata e adibita a museo dedicato alla storia della linea ferroviaria. L'immobile mantiene la planimetria originale ed ospita delle aule didattiche. In buone condizioni anche l'immobile magazzino adiacente alla stazione. Le stazioni di Matrignano, Caprareccia e Grotti sono minori e in stato di conservazione generalmente buono. La stazione di Scheggino e Sant'Anatolia è l'esempio di un ottimo

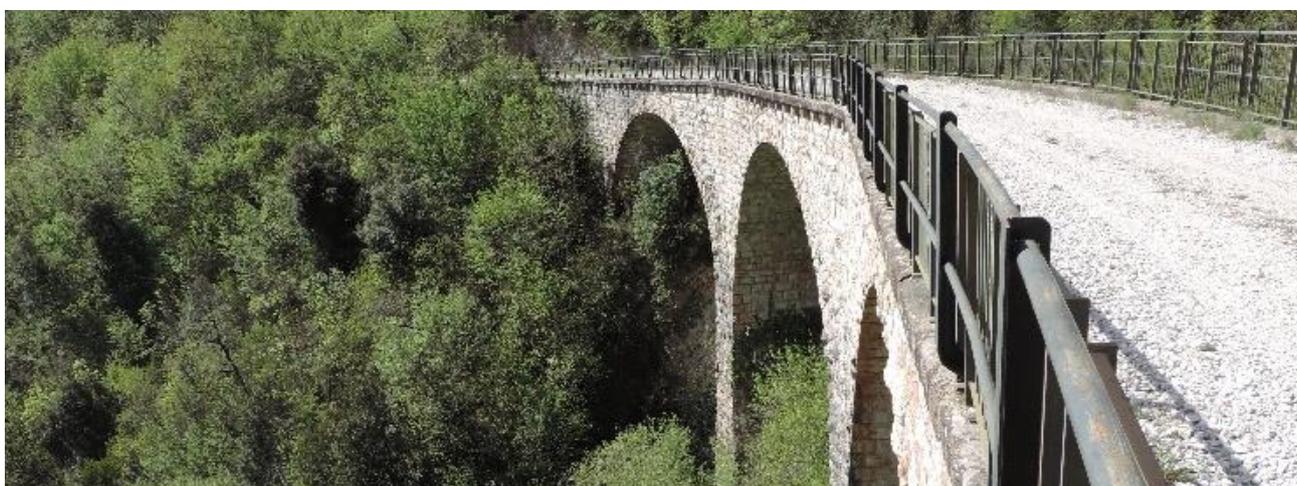


Casello Vallocchia, foto di rilievo

intervento di restauro e riutilizzo di questi stabili: la stazione si trova a valle rispetto ai due paesi che serviva, rimanendo fuori dalle mura cittadine di entrambe, e affacciandosi sull'attuale Strada Provinciale 209, molto battuta in entrambe le direzioni. La stazione risulta una delle più evidenti della tratta ed è attualmente stata restaurata e al suo interno si trova il ristorante locale "Al Binario Giusto". Lo stabile è circondato da un grande spiazzo che permette anche la sosta in auto. I Caselli risultano per lo più in stato di abbandono e così è per tutta la tratta.

Un buon progetto di rigenerazione funzionale della tratta deve, dunque, prevedere un riutilizzo anche per questi locali accessori, come luogo in cui posizionare servizi e attrazioni idonee.

Il paesaggio presente lungo questa parte della tratta, come abbiamo detto, è per lo più montano. La linea corre attraverso fitti boschi, nei quali le grandi architetture spiccano.



Viadotto Torre 1, foto di rilievo

2. *Da Sant'Anatolia-Scheggino a Borgo Cerreto-Sellano: la Val Nerina*

Questa tappa del nostro tracciato segue, quasi pedissequamente, il corso del fiume Nera che dà il nome alla valle, Valnerina, famosa in Umbria e ovunque per i suoi prodotti tipici, in particolare il tartufo nero. Questa sezione del tracciato è lunga circa 13 km.



Fiume Nera, foto da rilievo

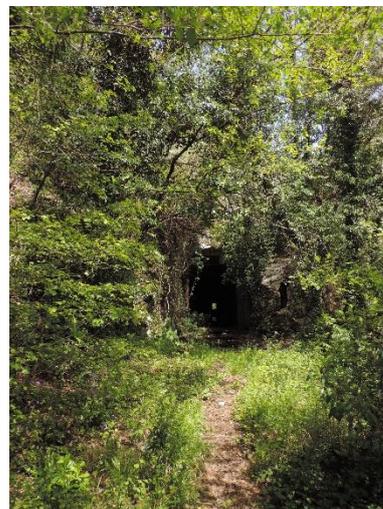
Il territorio attraversato è, dunque, una lunga e tortuosa valle, molto

stretta, tra le montagne, completamente ricoperte da boschi, che donano al percorso la sua caratteristica aria fiabesca. Lungo questo tratto la greenway segue quasi nella sua interezza il sedime della linea ferroviaria, se non in alcuni tratti molto brevi nei quali corre in corrispondenza della strada provinciale asfaltata.

Questa parte del tracciato presenta due stazioni e tre caselli: la stazione di Piedipaterno-Vallo di Nera si trova al di sotto delle alture su cui sorgono i due borghi serviti, in posizione rialzata rispetto ad essa. Una cosa che si può notare in diverse occasioni è come i fabbricati della linea rimangano al di fuori dei comuni serviti, se non addirittura lontani da essi. La stazione, in buono stato di conservazione, benché abbandonata, è circondata da uno spiazzo a parcheggio ed è adiacente alle vasche di un allevamento ittico intensivo. La stazione di Borgo Cerreto si trova all'interno dell'edificato del paese e risulta circondato dallo stesso. I caselli, come già detto, sono inutilizzati e in stato di abbandono. Si vuole sottolineare quello di Castel San Felice, sulla statale, ben conservato e visibile.

3. *Da Borgo Cerreto-Sellano a Cascia-Serravalle: La Valle del Corno*

Questi ulteriori 13 km di tracciato si snodano in un'altra valle, quella creata dal fiume Corno, affluente del Nera, con il quale si unisce poco lontano da uno dei borghi serviti dalla nostra linea: Triponzo. Questa parte del tracciato è la meno accessibile, sin da prima del terremoto, che comunque ne ha interdetto una gran parte, a causa di crolli e frane. Dal punto di vista ambientale, il paesaggio è omogeneo a quello della parte precedente, passando da una valle all'altra, entrambe strette. La ridotta accessibilità di questa parte della tratta



Galleria di Biselli, foto di rilievo

è dovuta soprattutto da due elementi: la scomparsa di quasi tutti i piccoli ponti in ferro che attraversavano il fiume in più punti e la presenza di due fonti all'interno della galleria di Biselli.

Questa parte della tratta presenta elementi ingegneristici notevoli, sia per l'ingegno nel crearli che nella bellezza degli scorci che creano, in particolare le Gallerie Balza tagliata 1 e Balza tagliata 2, tra Triponzo-Visso e Biselli. Queste due gallerie sono scavate all'interno della montagna, il cui versante, è stato letteralmente tagliato per far spazio alla ferrovia. Tra le due gallerie, guardando sull'altra sponda del Corno si può osservare un imponente segno della storia antica di questi luoghi: un



Balza Tagliata 1, foto di rilievo

percorso preromano scavato interamente nel versante a strapiombo della montagna. La galleria Balza Tagliata 2 è un esempio dei grandi danni che hanno seguito il terremoto del 2016: una grande frana ha investito il suo ingresso, trascinandone il rivestimento in mattoni e pietra squadrata.

In questa parte del tratto sono presenti tre stazioni, essendo stato demolito l'unico casello in località Nortosce.

La stazione di Triponzo e Visso si trova in una posizione marginale rispetto ai centri abitati che serviva, essendo a valle. Visso rimane distante dalla stazione qualche kilometro. Questa stazione versa in totale stato di abbandono. Simile sventura ha visto la stazione di Biselli, vicina a un centro di allevamento ittico e tagliata fuori anche dal percorso verde, che in questo punto utilizza la strada asfaltata. La stazione di Cascia-Serravalle, invece, essendo all'interno dell'edificato, in corrispondenza con l'incrocio della statale e la strada che porta a Cascia, è in ottimo stato di conservazione ed è valorizzata dalla presenza di un circolo di rafting nelle immediate vicinanze, da tenere in conto per un futuro progetto.



Stazione di Triponzo, foto di rilievo

4. *L'ultimo tratto fino al capolinea di Norcia:*

Gli ultimi 6 km e mezzo circa della tratta sono quelli dell'ultima tappa identificata in questa sede in quanto lasciano le strette valli per aprirsi spettacolarmente nella piana su cui sorge Norcia, capolinea della linea. Questo quasi unico rettilineo arriva ai



Norcia Stazione, foto da rilievo

resti della stazione di Norcia, completamente rasa al suolo dal sisma del 2016. Il territorio che circonda questa parte della tratta ferroviaria è caratterizzato da ampi prati verdi e zone coltivate ai piedi delle montagne che qui si diradano e che, più avanti, culminano nei Monti Sibillini. In questo tratto sono più evidenti i danni provocati dal sisma e rimangono i segni sulle facciate dei palazzi, lungo il tracciato e la strada.

La stazione, come detto, è crollata su sé stessa a causa del sisma e, si ipotizza, in seguito a un sopralluogo, a interventi successivi alla costruzione, invasivi e dannosi (è evidente un cordolo di cemento sulla sommità a contatto con la copertura). Si vorrebbe, in sede di tesi, proporre un progetto di ricostruzione di questo stabile, evidentemente fondamentale per la rigenerazione della linea

B. I TOPOI:

a. “I percorsi”

Per la descrizione dei luoghi è risultato imprescindibile sottolineare e mappare tutti quegli elementi presenti nel territorio che ne formano l'identità. Per fare questo si è deciso di proporre una mappatura che si basa sulla divisione di questi elementi in cinque gruppi, detti anche percorsi tematici:

- **Preromano e romano**⁴³: si inseriscono in questo percorso tutta una serie di elementi prova di una fiorente vita in questi luoghi sin dai tempi più antichi. Vi troviamo Ville romane, percorsi preromani e necropoli sabine.

Questo percorso comprende al suo interno tutti quegli elementi che raccontano la storia più antica della zona, dalle origini romane che, alcuni casi non sono che lo sviluppo di elementi ancora più antichi. La zona, fin dai tempi più antichi, è stata riccamente popolata grazie alla presenza diffusa di acqua che ben si prestava alle coltivazioni. La valle di Spoleto, detta anche valle Umbra, è un'ampia pianura alluvionale, la seconda dell'Umbria, originariamente occupata dai laghi Clitorius ed UMBER, attualmente prosciugati, la cui unica traccia rimangono le Fonti del Clitumno. Questo elemento è di un'importanza talmente notevole da dover essere necessariamente rappresentato in questa tesi benchè non sia direttamente limitrofo alla tratta. Questo piccolo fiume umbro prende il nome dal dio Giove Clitunno, a cui era dedicato il tempio adiacente. Nel mese di maggio, si tenevano in suo onore i sacra clitumnalia, delle feste talmente famose nell'impero romano che numerosi autori



Le fonti del Clitumno, foto dal sito ecomuseocampello.it

⁴³ Informazioni da Touring Club Italiano, 2004

classici ne parlarono, primo tra tutti lo stesso Virgilio che, nel secondo libro delle Georgiche, si sofferma sulla particolare bianchezza dei tori e delle greggi bagnati nella tua sacra corrente hanno guidato al tempio degli dei i trionfi dei Romani (vv.146-148).

La amenità del luogo e delle acque erano furono ricordate anche da Propertio, Giovenale e Claudiano, tra gli altri.

Plinio il giovane, in una lettera al suo amico Vocorio Romano, scrisse:

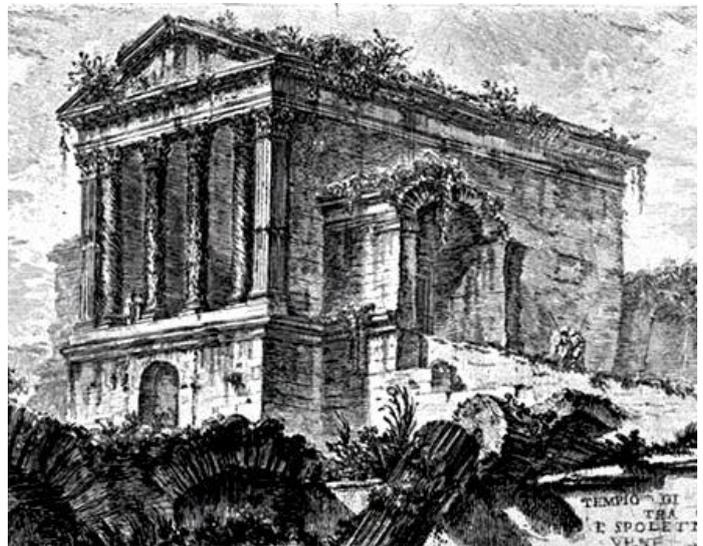
<<Hai mai visto la fonte del Clitunno? Se non ancora (e penso di no, diversamente me lo avresti raccontato), va' a vederla; io l'ho vista solo di recente e mi dispiace il ritardo. Si erge un piccolo colle, boscoso e ombreggiato da antichi cipressi. Ai suoi piedi sgorga la fonte e scorre in molti corsi irregolari; dopo aver sopraffatto il giogo da sé creato, si spande in un'ampia polla, pura e così trasparente che potresti contarvi le monete gettate e i sassolini rilucenti. (...) Ancora è fonte e al contempo fiume assai ampio e capace di navi che fa transitare insieme anche in direzione contraria; così potente il corso, che l'imbarcazione non necessita di remeggio, seguendo il flusso, benché il fondo sia pianeggiante, costretta invece, contro corrente, alla dura fatica di remi e pertiche. Dilettevole in entrambi i casi per coloro che vogano a fine di svago e piacere, mutando direzione, alternando la fatica al riposo, il riposo alla fatica. Le rive sono rivestite da moltissimi frassini e molti pioppi, numerabili nell'immagine verde che la trasparenza del fiume riflette, quasi fossero sommersi. La freschezza dell'acqua potrebbe competere con le nevi e neppure la sua brillantezza è ad esse inferiore. Si eleva nei pressi un tempio antico e sacro. Lo stesso Clitumno si erge, avvolto e ornato dalla toga pretexta. Le sorti indicano la presenza del dio ed anche il suo vaticinio. Attorno stanno numerosi sacelli di altrettante divinità; ciascuna ha il corrispondente culto, il nome e alcuni anche un proprio fonte. Infatti accanto al corso principale, quasi padre degli altri, se ne diramano altri e poi confluiscono nel fiume, attraversabile grazie ad un ponte, che segna il confine tra zona sacra e profana. (...) Gli abitanti di Spello, ai quali il divo Augusto donò tale luogo, offrono il bagno ed anche l'ospitalità a spese pubbliche (...). Insomma non vi sarà nulla da cui non trarre piacere. Infatti studierai persino e leggerai molte frasi di molte persone, scritte su tutte le colonne e su tutte le pareti, frasi mediante le quali

quella fonte e il dio sono celebrati. Ne apprezzerai molte, certe ti faranno rider, benché tu, data la tua umanità, non ne deriderai alcuna. Stammi bene."⁴⁴

Il tempietto andò distrutto in epoca imperiale, ma in epoca longobarda fu ricostruito, in parte con i materiali originali, come attualmente si presenta.

Un tempo sulle sue rive sorgevano fastose ville, mentre ora non ci sono che sporadiche e modeste case. Il cambiamento fu dovuto, a quanto dicono gli studiosi, alle conseguenze del grande terremoto di Costantinopoli del 446, secondo solo a quello de L'Aquila del 1703.

L'età moderna ha continuato nell'opera di elogio alla bellezza di questi luoghi: Thomas Macaulay lo rievoca nel suo Orazio (Canti di Roma antica), Byron nel quarto libro dell'Aroldo e Giosuè Carducci, scrisse una poesia, intessuta di rimandi testuali alla classicità.



Il tempietto in un disegno di Piranesi, dal sito romanoimpero.com

Dal 2011 è sito UNESCO, compreso nel sito seriale "Longobardi in Italia: i luoghi del potere".

La storia romana e preromana della zona, dunque, è stata molto legata all'acqua, sia come lago che come fiume. Le due valli, quella di Spoleto e quella di Norcia, sono sempre state collegate dalle strette valli del Nera e dei suoi affluenti. Uno degli elementi che maggiormente sottolinea questo collegamento è il percorso preromano di Balza Tagliata: si tratta di un percorso, con una sezione superiore ai due metri, scavata nella gola del Corno che, probabilmente collegava le valli tra di loro ed era parte di una rete di collegamenti a piedi in tutta la zona.

- **Rocche e sistemi difensivi:** in questo gruppo rientrano fortificazioni, torri, ruderi o integri, e mura di cinta. La valle spoletina e tutta la valle del Nera fino a Norcia sono state attraversate da innumerevoli ondate di soldati e conquistatori, durante tutti i

⁴⁴ Plinio il Giovane, Epistole, libro X, in Bracci

secoli. Questo è evidente, in primis, nell'impianto di tali città e cittadine: la maggior parte si trova su colline e rilievi, in posizione strategica di controllo sulla valle e sui movimenti che vi avvenivano. Le fortificazioni, dunque, sono nate nello stesso momento della fondazione di tali agglomerati, ma, nel corso del tempo sono spesso state distrutte e ricostruite. L'edificio difensivo più imponente e importante della zona a livello architettonico e strategico è la Rocca Albornoziana di Spoleto, risalente alla prima metà del XIV secolo d.C. sul colle più alto che sovrasta la cittadina umbra a difesa della stessa e come simbolo del potere papale sulla regione. Le altre fortificazioni lungo la linea sono tutte risalenti al medioevo e spesso, come detto, sono il risultato di ricostruzioni diverse. In queste valli furono molti i passaggi di conquistatori: dagli antichi romani, ai longobardi, alle truppe papali, che molto hanno combattuto in Umbria, alle truppe francesi napoleonici.



Rocca Albornoziana, foto di Rebecca Navarro, sul sito flickr.com

- **Musei:** questo gruppo è il più variegato ma anche uno dei più rappresentativi, essendo il museo uno degli specchi della comunità in cui si trova; vi troviamo grandi musei diocesani e piccole realtà come il Museo del Ciarlatano di Borgo Cerreto. I musei sono i luoghi in cui meglio è rappresentata la vita passata dei luoghi, le sue caratteristiche etno-antropologiche e tutti gli “attori” che li hanno vissuti e attraversati. I musei presenti sul territorio sono, per l'appunto, la rappresentazione di tutte le varie fasi storiche della zona: i musei diocesani, in particolare quelli di Norcia e di Spoleto, conservano utensili e testimonianze dei popoli più arcaici, gli etruschi e i romani, il museo all'interno della Rocca Albornoziana di Spoleto racconta la storia del ducato spoletino e della sua grandezza. Ci sono anche musei dedicati più alla conoscenza del

territorio, come l'Ecomuseo della Valnerina, dedicato a tutti gli elementi che caratterizzano la zona, dalla lavorazione della Canapa, all'ecosistema delle Marcite, dalla coltivazione a Tartufi, fino alla lavorazione della lenticchia. I musei della zona sono, dunque, di natura eterogenea ma permettono una conoscenza profonda di ogni aspetto della zona, dai più aulici a quelli più concreti ed attuali. La Spoleto Norcia è il collegamento tra tutte queste realtà, grandi o piccole che siano.



Il museo diocesano di Norcia, dal sito paesionline.it

- **Palazzi nobiliari:** in questa categoria troviamo i palazzi comunali delle realtà inserite e palazzi nobiliari come Palazzo Leopardi a Visso, della famiglia del noto scrittore, attualmente danneggiato come tutta la piccola cittadina marchigiana. Il periodo tra la seconda metà del XVII secolo e la fine del secolo successivo, fu il più florido dei momenti storici per alcune delle realtà interessate dalla tratta, in particolare per Spoleto e per la sopracitata Visso. A Spoleto sorsero palazzi che attualmente sono ancora dei punti di riferimento culturali per la città e la zona: Palazzo Collicola, ad esempio, costruito tra il 1717 e il 1730 per a famiglia di un potente cardinale, è notevole per la bellezza degli ambienti del piano nobile ed attualmente ospita la Galleria D'Arte Moderna Carandente e una delle biblioteche della città. Un altro palazzo molto importante è Palazzo Mauri, sede della biblioteca comunale e costruito nella parte più centrale della città, tanto che nel suo cortile interno è visibile uno dei mosaici più completi risalente al I sec. d.C. . Non mancano anche realtà al di fuori dei centri abitati,

come Villa della Genga, attualmente trasformata in una struttura ricettiva, servita dalla fermata di Matignano, posta sulla linea su espressa richiesta del Marchese della Genga.

- **Chiese e luoghi religiosi:** questo percorso è il più ricco, data la presenza dei luoghi di devozione ai Santi Benedetto, Scolastica e Rita da Cascia. Vi troviamo piccole chiese romaniche lungo i fiumi e grandi abbazie e luoghi di devozione, come Roccaporena, luogo di nascita e di vita della santa casciana. L'area è al centro dei percorsi di devozione dedicati ai due santi di Norcia, Benedetto e Scolastica, i santi gemelli, della santa casciana Rita e dell'assiano San Francesco, uno dei santi più venerati della cristianità e patrono sia dell'Umbria che di Italia. Sulla tratta, dunque, si trova una grande quantità di monasteri, chiese e santuari dedicati ai santi o a loro seguaci virtuosi.. Inoltre sono presenti molti luoghi di devozione particolarmente importanti, sia come luoghi sacri che dal punto di vista architettonico, come nel caso dell'Abbazia di San Felice e San Mauro nei pressi di Castel San Felice, servito da uno dei caselli della linea ferroviaria. I due santi, figlio e padre, sono famosi perché vennero dalla Siria per abbracciare una vita anacoretica e per debellare il mostro che spaventava gli abitanti della zona. L'abbazia, così come si può vedere ad oggi fu costruita nel 1190 sui resti di una chiesa precedente che, secondo le fonti, fu fondata dal siriano Mauro, dopo la morte del figlio, nel luogo delle loro gesta, intorno al 535 d.C.. Si tratta di un complesso di quattro costruzioni il cui fulcro è la chiesa di stile romanico, ornata da un rosone di mirabile fattura e da bifore. Due dei luoghi di culto principali della zona sono il Santuario di Cascia e il santuario di Roccaporena, luogo di nascita di Santa Rita da Cascia, costruito e aperto al culto nel 1948, costruito interamente con pietra locale su ad opera dello scultore romano Venanzo Crocetti.



La piccola chiesa romanica di Santa Maria delle Grazie, Sant'Anatolia, foto di Eleonora Morabito

Questa mappatura mostra chiaramente la quantità di elementi importanti che sono collegati dal tracciato:

<<Gli uomini vivono recitando nel paesaggio i drammi piccoli e grandi della loro esistenza, teatralizzando la piccole e grandi imprese che danno significato alla loro vita, partecipando da attori o spettatori, secondo di casi, alle vicende che, pur di portata locale sono sempre il riflesso di vicende più grandi.>>⁴⁵

E questo si evidenzia nella quantità di elementi presenti, tutti che descrivono diversi momenti storici e le loro caratteristiche, dai preromani, alle conquiste barbare, dalle fortificazioni medioevali, alle ville sei-settecentesche.

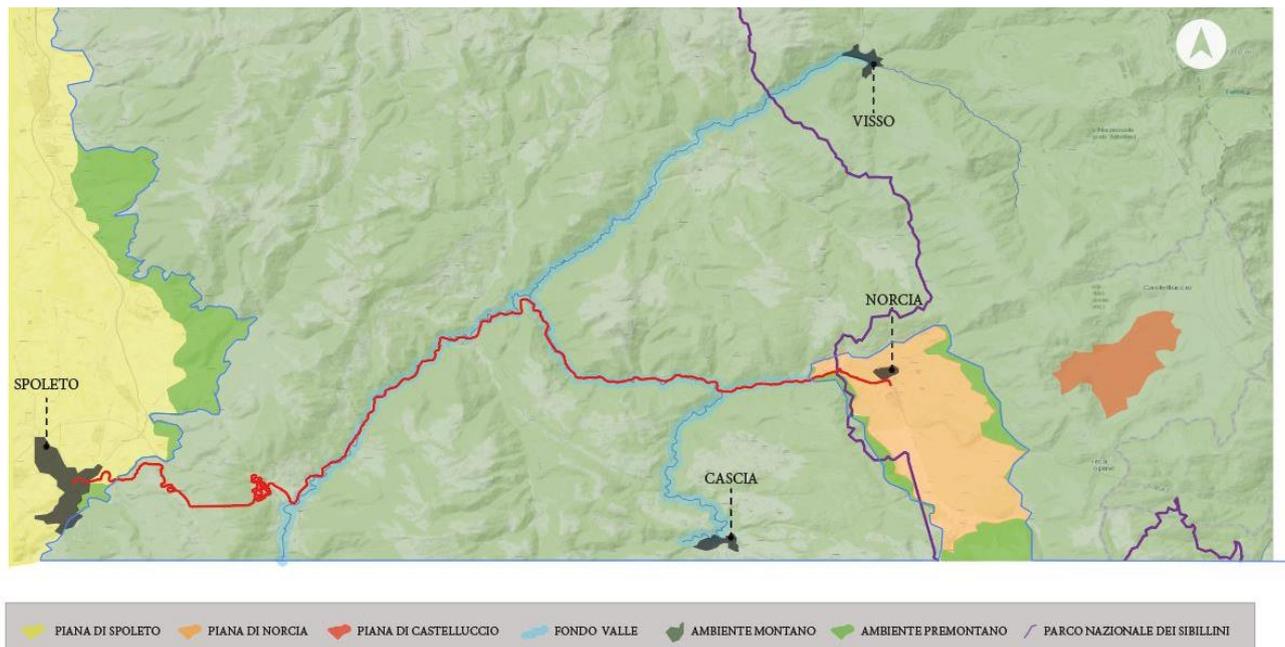
<<Il paesaggio è un palinsesto di memorie. Esse sono parti vive della scenografia paesistica, che vale per il tempo dell'esistenza individuale, ma che vale anche per le generazioni che verranno, se non viene meno il rispetto per il passato e se è riconosciuto il diritto alla nostalgia.>>⁴⁶

La scelta di tali elementi si è basata sull'identificazione degli elementi di maggiore interesse, dando la precedenza anche a quelli che fossero geograficamente più vicini e collegabili alla tratta ferroviaria. Un altro elemento importante è stata la loro appartenenza o meno ai comuni che originariamente erano serviti dalla ferrovia, nell'ottica di mantenere viva la memoria della linea come era anticamente stata realizzata e progettata.

⁴⁵ Turri, 1998 pag.138

⁴⁶ Turri, 1998, pag.138

b. Colture e tipologie boschive: risorsa e ispirazione



La descrizione ambientale di questa tratta parte dal riconoscimento di cinque tipologie di ambiente diversi che la caratterizzano:

Piana di Spoleto: Si tratta della piana compresa tra le montagne verso Norcia e dalle famose colline verso Montefalco, territorio famoso per la produzione di vini pregiati.

Ha un'estensione molto ampia ed è ad un'altitudine compresa tra i 300 e i 400 m s.l.m. .

Questo territorio è caratterizzato da un terreno agricolo di alta qualità, con struttura sciolta, permeabile, e con il grosso pregio di non avere ristagni idrici, essendo per questo adatti anche a ortaggi a tubero o a fittone.

La piana è famosa per la grande quantità di acque sorgive, famose e utilizzate anche dagli antichi romani, come la fonte del Clitumno, che la rendono molto fertile e adatta a tutte le colture.

Essendo molto ampia, è anche molto variegata, troviamo:

- coltivazioni estensive (mais, girasole, grano...)
- orti estensivi, possibili grazie alle fonti sorgive

L'ambiente Premontano: Con questa definizione si indica tutta quella fascia al di sotto dei 500 m s.l.m. sui versanti della piana di Spoleto, importante da identificare perché habitat di una delle culture principali della zona: l'ulivo.

L'ambiente Montano: All'interno di questo ambito si è inserito tutto quello che è presente sulle montagne che sono presenti nell'area, a partire dalla fine della fascia premontana e subito

intorno alle valli fluviali presenti, dove il dislivello è così netto, da non permettere culture intensive come quelle dell'ulivo.

Al di sopra del fondovalle tracciato dai fiumi si trovano fitti boschi di querce e lecci, nel cui sottobosco è possibile trovare, tra gli altri, funghi, asparagi selvatici, ginepri ed erbe spontanee ingredienti di ricette regionali.

Le uniche colture presenti sono:

- le tartufige: La coltivazione di tartufige assume un carattere particolarmente identitario della zona anche per la presenza dello stabilimento di trattamento e confezionamento della ditta URBANI S.P.A., la più grande produttrice e distributrice europea del prezioso tartufige; La zona, infatti, è situata al centro di una vasta area famosa per la produzione di "tartufige nero pregiato di Norcia" (*Tuber Melanosporum*).

-piccoli frutteti, la cui coltivazione potrebbe essere implementata, con il favore del terreno.

Il Fondo valle: All'interno di tale definizione si inserisce tutto ciò che si trova nelle immediate vicinanze dei tre corsi d'acqua presenti nella zona: il fiume Nera e i suoi affluenti Corno e Sordo.

Si tratta di valli molto strette, caratterizzate da versanti molto ripidi e pochi spazi adatti alle coltivazioni.

Le colture presenti, sfruttano il più possibile le strette valli, ma sono anche presenti terreni abbandonati che sarebbero perfetti per l'orticoltura, vista la abbondante presenza d'acqua.

Il fondovalle, soprattutto lungo il fiume, è caratterizzato da specie arboree tipiche in presenza copiosa di acqua nel terreno, quali ontani, pioppi, salici che adornano il corso dei fiumi, e troviamo terreni coltivati a cereali e legumi ma anche piccoli orti, sparse vigne domestiche e minuscoli frutteti.

Lungo tutta la tratta, inoltre, è possibile scorgere la presenza di allevamenti bovini e avicoli oltre a diversi importanti insediamenti di acquacoltura (trote e gamberi di fiume)

Intorno alla stazione di Borgo Cerreto e nei pressi di Biselli sono presenti impianti industriali per la captazione e l'imbottigliamento di preziose Acque Naturali, la più famosa tra le quali la Rocchetta. Le valli del Nera e del Corno denotano uno sfruttamento limitato della loro vicinanza al fiume che con l'adozione di coltivazioni e produzioni più adatte potrebbe creare un indotto attualmente inesistente.

La piana di Norcia: Si tratta della piana su cui sorge la città di Norcia e che prende, almeno in parte, il nome di Piana di Santa Scolastica, sorella gemella di San Benedetto da Norcia. Ha un'estensione molto limitata ed è ad un'altitudine superiore ai 600 m s.l.m. .

L'altitudine elevata limita le tipologie di coltivazioni possibili su questa piana, a differenza di quanto visto per quella di Spoleto.

Nonostante questo, si tratta di una valle molto fertile, anche grazie alla presenza di

molta acqua e alle Marcite: sono terreni sui quali scorre permanentemente uno strato d'acqua che gli permette di mantenere una temperatura costante di circa 10-11 gradi Celsius che li trasforma in campi di foraggio fresco in grado di produrre, in termini quantitativi, quello che un campo normale produrrebbe in circa cinque anni, e da un punto di vista della zootecnia, l'allevamento di animali che si alimentano per la maggior parte dell'anno senza ricorrere all'uso di fieni essiccati trasferendo ai prodotti ottenuti (formaggi e carni) sapori diversi. Esistono in Italia altre marcite presenti soprattutto nella pianura Padana come tecnica agraria ma sono artificiali, mentre la peculiarità di quelle nel norcino è quella di essere naturali. In questo terreno sorgono anche molti antichi mulini che attestano l'utilizzo sempre costante del tempo dell'acqua per la vita economica della zona.

Le principali colture sono:

- ceci, lenticchie, farro, cicerchia, roveya (pisello selvatico), che non sono molto produttivi ma redditizi perchè di alta qualità.
- coltura foraggiera

Norcina è famosa per la norcineria, una lavorazione particolare della carne di maiale che ha reso gli abitanti della piccola città famosi sin dall'antichità: la maestria nell'arte sezionatoria e nella costruzione degli utensili adoperati dai norcini rappresentarono in epoca romana una eccellenza che determinò la loro fama e dei loro strumenti come abili "chirurghi" dalle guarnigioni per salvare i sopravvissuti alle battaglie; a Preci il museo dei primi strumenti "chirurgici" della storia ne conserva qualche esemplare. Per questo, si trovano nella sua valle molti impianti industriali che si occupano di questa lavorazione. È importante sottolineare che non esistono allevamenti intensivi di suini, né sono mai esistiti in zona.

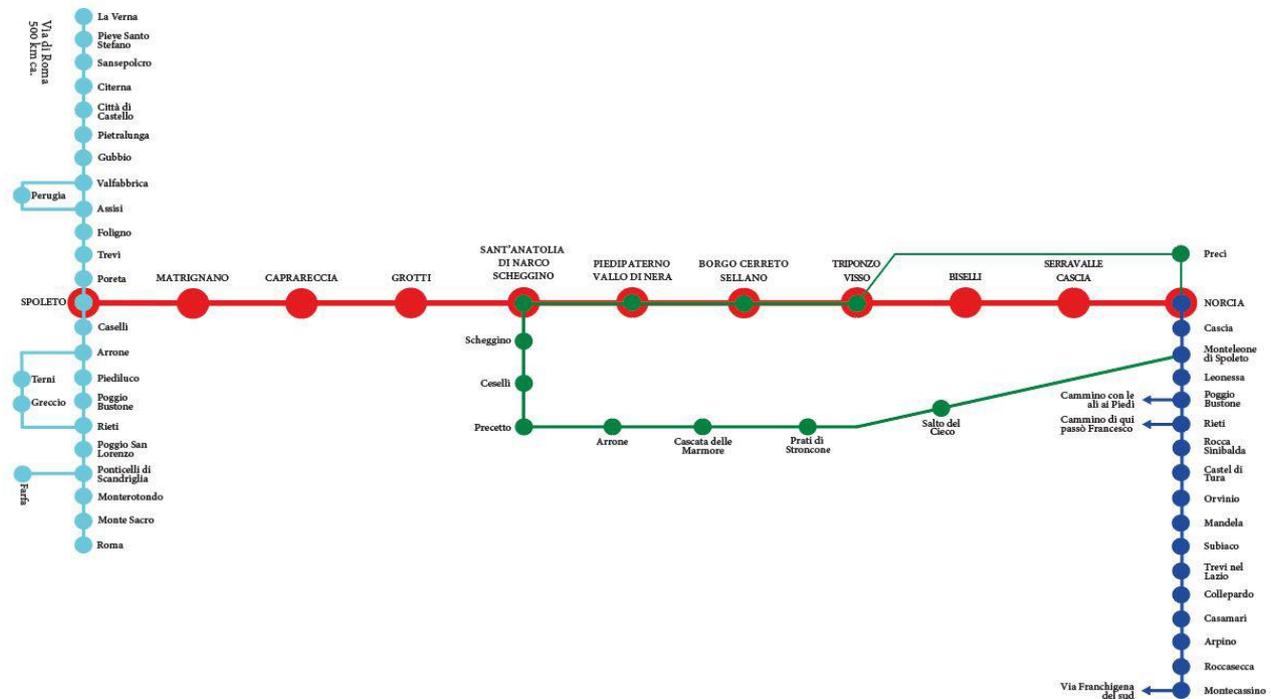
Nella vicina Piana di Castelluccio è prodotta la Lenticchia omonima, prodotto DOP famoso in tutto il mondo.

L'acqua è l'elemento chiave per l'economia della zona e non solo per quella agricola: diversi sono gli impianti di rafting nella zona, in alcuni punti troviamo delle piccole centrali idroelettriche e a Triponzo ci sono addirittura delle fonti termali.

Questa breve analisi risulta necessaria per orientare le scelte di progetto: la volontà dello stesso è quella di sfruttare quanto descritto per ancorarsi al territorio e al contesto; si può ipotizzare, ad esempio, che i visitatori, raggiungendo questa o quella stazione della Spoleto Norcia, possano accedere a raccolte controllate del tartufo, possano accedere a bacini di pesca sportiva, frequentare mini corsi di norcineria (come fare un salume) o possano assaporare

tutte le bontà del posto. Sarebbero queste tutte attività in gestione e fonte di reddito per la popolazione locale e renderebbero la zona appetibile a un pubblico più vasto.

c. I collegamenti



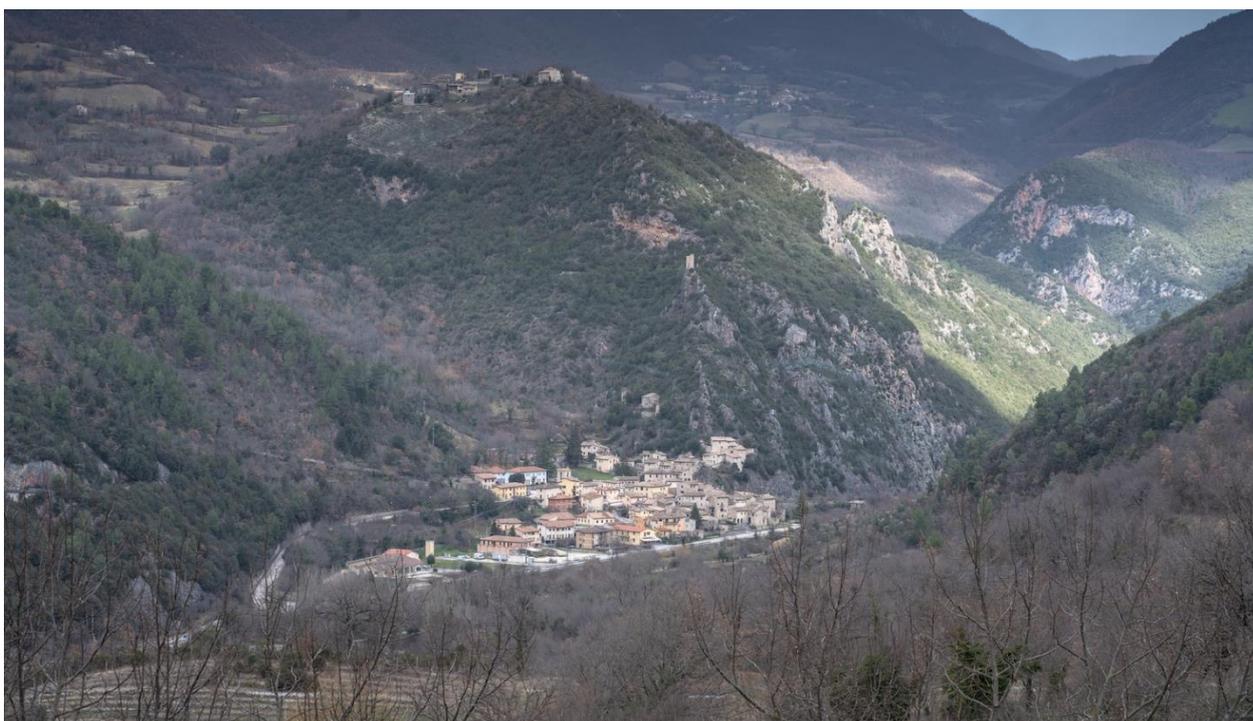
Schema delle principali vie di mobilità dolce

La ferrovia si trova in un territorio con una rete di strade e percorsi molto fitta. Tali strade collegano Spoleto ai centri abitativi più importanti della regione e di quelle limitrofe: dalla vicina Assisi, di importanza centrale nella vita culturale e spirituale della zona, al capoluogo di regione Perugia, centro culturale, universitario e amministrativo, per arrivare ad Orvieto, Terni e, continuando, fino a Viterbo. Norcia, invece, data anche la sua posizione ostica dovuta alle montagne che la circondano, risulta meno collegata, sebbene da essa sia possibile raggiungere le regioni delle Marche e dell'Abruzzo, fino a L'Aquila.

Un elemento importante della Spoleto Norcia è la sua attuale definizione come Greenway. La zona è il risultato di un incrociarsi di vie destinate alla mobilità dolce, destinate ai pedoni, i ciclisti e carrozzine elettriche.

Le altre tre principali tratte, che si incontrano in uno o più punti con la Spoleto Norcia, arrivando a condividerne interi tratti, sono:

- La Greenway del Nera⁴⁷ che forma un anello che segue la valle del Nera, rendendola fruibile con percorsi a basso impatto. È formata da una serie di percorsi tra i 5 e i 22 km, percorribili anche singolarmente e collega Umbria e Lazio. Condivide con la Spoleto Norcia tutto il tratto che va da Sant'Anatolia a Triponzo, ovvero per tutto il tratto che costeggia la strada statale; successivamente continua seguendo la suddetta val Nerina. Alcuni degli elementi più importanti che collega sono sia naturalistici, come la cascata delle Marmore, artificiale, creata dagli antichi romani con un'altezza totale di 165 m, e il lago di Piediluco, e culturali ed architettonici, come i complessi di Cascia, già nominati, e Ferentillo con il suo famoso museo delle mummie.



La Valnerina e Piedipaterno, una delle tappe che la Spoleto Norcia e la Greenway del Nera hanno in comune. Foto da Rilievo, Gemma Morabito

- La Via di San Francesco, detta anche Via di Roma⁴⁸: Da La Verna, collega Assisi e Roma. Collegando le prime tappe in Toscana, passando in Umbria per raggiungere Assisi, patria di San Francesco, per poi arrivare a Roma, dove il santo andò per far riconoscere il proprio ordine religioso dal Vaticano. Questo percorso collega i luoghi in cui il santo e i suoi accoliti si fermarono a pregare, dunque è ricco di architettura religiosa di notevole interesse; un esempio di questo è senz'altro il complesso basilicale di San Francesco ad Assisi, due chiese una sull'altra, costruite nella prima metà del XIII secolo, le cui decorazioni ad affresco vantano nomi illustri come quello di Cimabue, e che ha subito danni tanto gravi quanto pronta e efficace fu il restauro in seguito al terremoto dell'Umbria del 1997; seguendo la linea si incontrano altri luoghi

⁴⁷ Informazioni dal sito ufficiale greenwaydelnera.it

⁴⁸ Informazioni dal sito ufficiale viadifrancesco.it

importantissimi come Palazzo Orsini-Barberini in Monterotondo, costruito nella seconda metà del XIII secolo in stile romanico-barocco e nella lista dei siti del cuore del FAI⁴⁹ (Fondo Ambiente Italiano), ricco di sale affrescate risalenti al XVI secolo e sede del museo archeologico territoriale.

- La Via di San Benedetto⁵⁰ che collega tutti i luoghi principali della vita del santo norcino, percorrendo le valli umbre, le strette valli e i monti tra Umbria e Lazio. È formato da 16 tappe, lungo le quali si incontrano luoghi di notevole importanza



Il monastero di Subiaco, immagine dal sito camminodibenedetto.it

anche per la vita di altri santi della zona come Santa Rita da Cascia e San Francesco d'Assisi. Alcuni degli elementi più importanti della tratta sono : Castello di Rocca Sinibalda, costruito nel 1084, su progetto di Baldassare Peruzzi attualmente museo di se stesso, con gli affreschi originali perfettamente conservati, che si impone con la sua mole sulle valli circostanti, il Monastero del sacro speco, ancora in uso come tale, sorto in uno dei punti in cui San Benedetto si fermò più assiduamente; la sua particolarità è quella di essere costruita all'interno di una parete di roccia verticale, che abbraccia e conserva il monastero e la sacralità del luogo. Altri luoghi importanti sono le due abbazie di Casamari, luogo del cuore del FAI, di impostazione cistercense, ovvero improntata sull'ospitare i viandanti e i credenti, e di Montecassino, anch'essa benedettina, famosa anche per essere, insieme a quello dedicato a Santa Scolastica in Subiaco, il monastero più antico di Italia, essendo stato fondato nel 529 dallo stesso San Benedetto.

⁴⁹ Il FAI, Fondo Ambiente Italiano, è una fondazione fondata nel 1975 per la tutela e la valorizzazione del patrimonio artistico e ambientale italiano, utilizzando il restauro, l'apertura al pubblico di tali beni ricevuti per donazione, eredità o comodato. Si occupa, inoltre, della promulgazione e della sensibilizzazione della collettività all'importanza della conservazione del paesaggio e dei beni italiani. (fondoambiente.it)

⁵⁰ Informazioni dal sito ufficiale camminodisanbenedetto.it

C. LA POPOLAZIONE

a. Dati sulla popolazione

La popolazione della zona è, per lo più, concentrata nelle due città capolinea, pur avendo Norcia perso parte della sua popolazione dopo il sisma del 2016. Lungo la linea si attestano diversi paesi più piccoli, a volte con popolazioni che superano di poco le centinaia.

Nella tabella successiva, il numero di abitanti delle città maggiori collegate dalla linea al 01/01/2019 (ISTAT):

Località	Abitanti
Spoletto	37.855
Cortaccione	275
Sant'Anatolia di Narco	563
Scheggino	463
Piedipaterno	103
Vallo di Nera	353
Borgo Cerreto	172
Sellano	1027
Triponzo	43
Visso	1062
Cascia	3099
Serravalle	25
Norcia	4815

La popolazione ha un tasso di vecchiaia molto alto ed è composta per la maggioranza da individui con un'età maggiore dei 35 anni, dato evidente anche nei questionari, nei quali circa l'80% appartiene a questa categoria. I borghi più piccoli hanno poche attività del settore terziario, i servizi sono limitati al minimo, in alcuni casi bisogna spostarsi da una località ad un'altra per avere i suddetti servizi.

Le attività locali sono per lo più legate alle poche attività economiche presenti, quali le terme a Triponzo, i vari centri rafting che sorgono lungo i fiumi, piccoli musei e le piccole industrie, come descritto precedentemente.

b. i questionari

La decisione di proporre alla popolazione un questionario riguardo alla tesi e in particolare al progetto è stata presa con la volontà di raccogliere suggestioni da chi abita giornalmente

queste terre e basarvici per direzionare il progetto nel modo migliore possibile: interessando attivamente le realtà del luogo.

Le risposte sono arrivate quasi esclusivamente dalla città di Spoleto e si ritiene che questo sia il primo dato significativo e forse anche quello più importante che possiamo trarre da questo questionario: esattamente come quanto detto prima, Spoleto gode di una nuova vita dopo il sisma del 2016, la popolazione, benché fortemente colpita, ha visto la sua città ricostruirsi e tornare alla normalità più rapidamente che tutte le altre città interessate dalla Spoleto Norcia.

Si può leggere, in certo senso, nella mancanza di risposte da parte della popolazione norcina e dei paesi più piccoli non tanto un disinteresse quanto uno scoramento generale, che non vede nel futuro prossimo un vero miglioramento netto della sua situazione, che quasi si è abituata a vivere.

La lettura dei risultati, dunque, non essendo equamente distribuita lungo la rete, deve essere più votata a trovare dei suggerimenti e degli obiettivi per il progetto che veri e propri dati statistici.

Vediamo di seguito come si presentava il questionario a chi lo ha compilato: oltre alla parte anagrafica utile a differenziare le risposte anche in base all'età e all'occupazione, abbiamo una parte di domande che hanno come obiettivo quello di conoscere quale importanza e quali suggestioni da la Spoleto Norcia agli abitanti della zona; queste domande sono state poste con l'intento di capire quanto le popolazioni interessate siano legate alla memoria della linea e del luogo più in generale e quanto possano essere, dunque interessate a sostenere un progetto su di essi. Le domande successive interessano già un accenno del progetto: i servizi. Partendo dall'idea di voler inserire all'interno degli immobili della tratta non solo attrazioni turistiche ma anche elementi utili alla popolazione, si è ritenuto utile chiedere quanto i servizi tutt'ora presenti siano sentiti come efficienti e cosa, invece, manca.

La terza parte di domande, l'ultima, era incentrata sul presentare un'idea di massima del progetto che si vuole proporre per tastare il terreno e capire se le diverse scelte rispetto a quelle del progetto precedente della greenway potessero essere comprese, accettate e, possibilmente, apprezzate.

Come abbiamo detto le risposte sono piuttosto limitate geograficamente essendo in totale 143 di cui 125 tutte da Spoleto.

La Ferrovia Spoleto Norcia. Come farla rinascere?

Salve, Sono Eleonora, una studentessa umbra del Politecnico di Torino, dove seguo la specialistica in Restauro e Valorizzazione del Patrimonio. Sto scrivendo una tesi sul tracciato Spoleto-Norcia. Questo questionario mi aiuterà a capire come la tratta è percepita da voi abitanti e cosa pensate del suo futuro, per direzionare al meglio le mie proposte di tesi.
Grazie del tempo che mi dedicherai!
Buona Giornata
Eleonora Morabito

1. Quanti anni hai?

Contrassegna solo un ovale.

- meno di 18
- 19-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56-65
- più di 66

2. Genere

Contrassegna solo un ovale.

- M
- F
- Altro

3. Occupazione

Contrassegna solo un ovale.

- Studente
- Universitario
- Libero Professionista
- Lavoratore Dipendente
- Pensionato
- Disoccupato

4. Sai che la tua città era collegata con la tratta ferroviaria Spoleto - Norcia?

Contrassegna solo un ovale.

- SI
- NO

5. Hai ricordi personali? Se ti va, può condividerli con me?

6. Ritieni i servizi della tua città adeguati?

Contrassegna solo un ovale.

- SI
 NO

7. Se no, cosa manca?

8. Ritieni che il recupero della tratta possa portare i servizi mancanti nella tua città?

Contrassegna solo un ovale.

- SI
 NO

9. Quanto ritieni importante il recupero della tratta?

Contrassegna solo un ovale.

	1	2	3	4	5	
non mi interessa	<input type="radio"/>	molto importante				

10. Prima del sisma del 2016, quasi tutta la traccia era stata aperta al pubblico come Green Way. Ne eri a conoscenza?

Contrassegna solo un ovale.

- SI
 NO

11. Cosa vorresti fosse inserito nella stazione e negli edifici di pertinenza della tratta ferroviaria del tuo paese?

Contrassegna solo un ovale.

- Attrazioni museali/culturali (musei, biblioteche,...)
 Bar, Caffè, Negozi...
 Uffici/Punti informazioni
 Altro: _____

12. **Dovendo proporre un progetto nuovo di rinfunzionalizzazione, quale di queste possibilità trovi migliore?**

Contrassegna solo un ovale.

- Percorso Paesaggistico pedonale (vocazione attuale)
- Percorso Paesaggistico attrezzato (con inserimento di mezzi di trasporto con energie alternative)
- Ricreare una linea di trasporto tra Spoleto e Norcia
- Altro: _____

13. **Pensi che l'utilizzo di tecnologie (mezzi di trasporto con energie alternative, uso di applicazioni...) più moderne possa aumentare l'attrazione della tratta?**

Contrassegna solo un ovale.

- SI
- NO

14. **Il mio futuro progetto vorrebbe proporre l'utilizzo di piccole cabine/automezzi comandati da remoto con app che seguano un percorso con pause prestabilite, per godere del paesaggio. Pensi che sarebbe giusto ricreare un percorso motorizzato di questo tipo o preferisci che rimanga un percorso pedonale/ciclabile?**

Contrassegna solo un ovale.

- Motorizzato
- In parte motorizzato, in parte pedonale
- Pedonale-Ciclabile

15. **Quanto pensi che possa aiutare la rifunzionalizzazione della tratta Spoleto-Norcia ad attrarre turisti dopo il sisma?**

Contrassegna solo un ovale.

	1	2	3	4	5	
per niente	<input type="radio"/>	moltissimo				

16. **Ipotizzando che il progetto attiri dei fondi europei/privati. Pensi che possa aiutare con la ricostruzione?**

Contrassegna solo un ovale.

- Si
- No

17. **Nel caso si organizzi un incontro di presentazione e/o discussione sulla mia tesi e il mio progetto, saresti interessato a esserne informato? Se sì, lascia pure di seguito la tua mail, grazie**

Le risposte al questionario ci forniscono alcuni possibili ragionamenti:

1. Gli abitanti della zona sono molto legati alla memoria della Spoleto Norcia, che ne abbiano o meno ricordi personali o di qualche familiare.
2. La maggioranza delle persone che hanno risposto sono favorevoli all'inserimento di nuove tecnologie anche di trasporto nella linea (più del 50%)
3. La popolazione vede nella rigenerazione del tracciato ferroviario, che sia come collegamento o come greenway, un grande stimolo per la ripresa post sisma, nell'ottica di attirare turismo e fondi.
4. Gli abitanti della zona sono interessati agli sviluppi di questo progetto, vogliono rimanere attivamente interessati alla sua realizzazione e alla sua evoluzione.

Da questi spunti si possono identificare le due parole chiave che devono indirizzare il progetto: innovazione e inclusione. Che le nuove tecnologie riportino il vecchio collegamento e che la popolazione sia la chiave e la linfa di un progetto ben inserito nel territorio e ad esso strettamente legato.



La valle del Corno, vista dal paese fantasma di Biselli, foto di rilievo, Eleonora Morabito

CAPITOLO 5

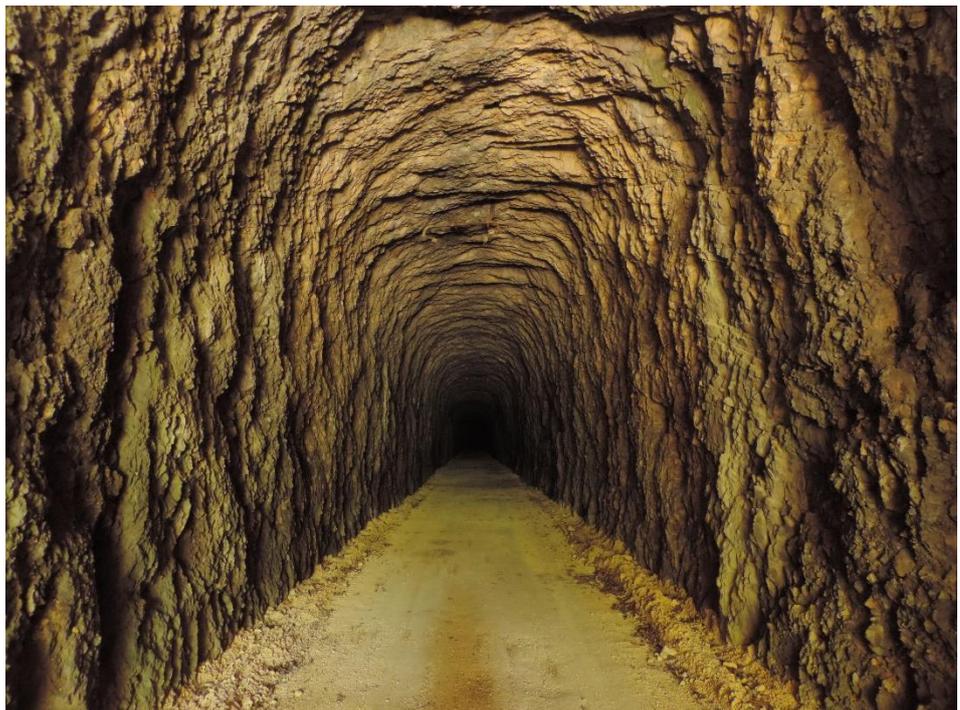
LE VALENZE ARCHITETTONICHE E STRUTTURALI DEL TRACCIATO

Questo capitolo vuole approfondire la natura degli elementi sulla tratta, gallerie, viadotti e edifici annessi alla ferrovia, dandone una descrizione tecnica. Questo tipo di analisi vuole:

- permettere a chi le esamina una conoscenza più profonda di tali elementi, così che essi stessi, nella loro preziosità, giustifichino l'intervento di recupero e valorizzazione della linea.
- Darne una descrizione chiara e tecnica in vista di restauri, recuperi e opere di rafforzamento future.
- Indicare delle linee di intervento su tali elementi.
- Identificare la tipologia di crolli e-o movimenti strutturali da tenere sotto controllo vista la sismicità della zona.

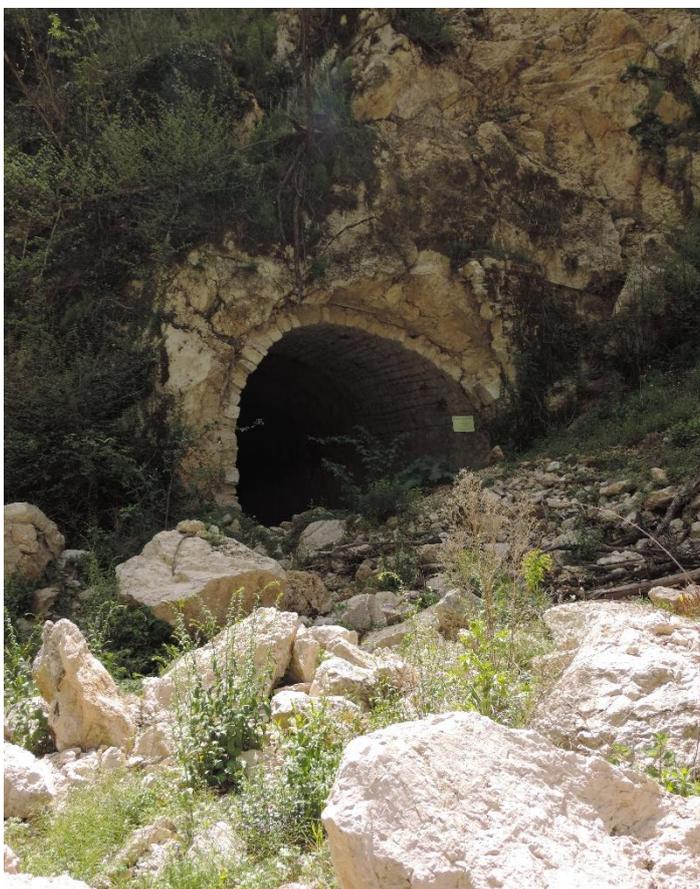
Sulla tratta sono identificabili tre tipologie di strutture: le gallerie, i viadotti e gli edifici annessi alla ferrovia.

Le gallerie sono state scavate con l'utilizzo di diverse tecniche insieme: per la galleria del Cortaccione, ad esempio, la più lunga dell'intera tratta, vennero usati i primi martelli pneumatici, inventati a inizio secolo in America per velocizzare la costruzione dei grattacieli, avanzando



L'interno della galleria Grotti 1, foto da rilievo, Eleonora Morabito

all'incirca di un metro e mezzo al giorno. Per le altre gallerie, di lunghezza nettamente minore, sono stati usati, insieme ai martelli, picconi e cariche esplosive. Questo tipo di lavorazione è evidentemente denunciata dall'aspetto delle gallerie stesse che presentano tutte le irregolarità del lavoro manuale.



Balza Tagliata 2, foto da rilievo, Eleonora Morabito

Le entrate e, in alcuni casi, parte della sommità delle gallerie sono state rifinite e rinforzate con murature in pietre scolpite e mattoni. Queste sono gli elementi che più hanno risentito degli eventi sismici del 2016, in particolare l'ingresso della galleria di Balza Tagliata 2 è stato trascinato e distrutto dal crollo di un massiccio elemento lapideo dalla montagna che la sovrasta.

Questo tipo di danno ha, da un lato, evidenziato la stabilità strutturale che hanno queste gallerie, grazie alla natura del terreno in cui sono scavate, essendo, una volta superate le macerie, del tutto percorribile. Dall'altro mette il progettista di fronte a un intervento molto delicato di

cuci e scuci e di ricostruzione.

In altri casi, sono stati necessari interventi su questi elementi per mantenerne l'unità, come la creazione di centine metalliche a sostegno delle stesse o l'uso di male cementizie.

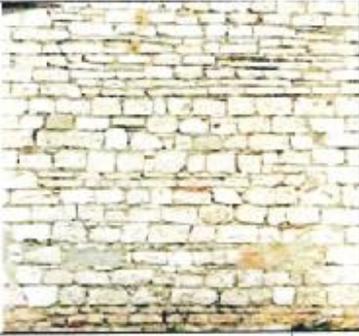
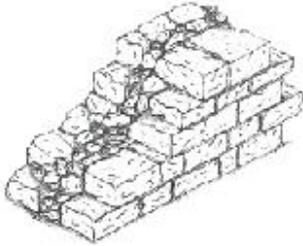
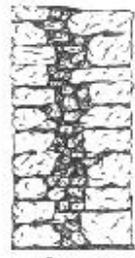
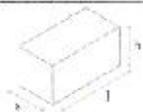
Un esempio è la galleria di Passo Stretto, nei pressi di Borgo Cerreto che è stata rinforzata negli ultimi lavori prima del terremoto.



Galleria Passo Stretto, foto da rilievo, Eleonora Morabito

Come detto, l'altro elemento ingegneristico particolare, soprattutto della prima tratta, sono i Viadotti, che sono, senza dubbio, l'elemento visivamente più di impatto di tutta la tratta, con i loro imponenti sostegni e i panorami che offrono all'utente. La presenza di questi viadotti è uno dei segni più evidenti di quanto la natura della tratta fosse quella turistica sin dal progetto originale.

Questi imponenti opere ingegneristiche sono state realizzate con la muratura detta "a sacco", descritta nel Manuale delle Murature Storiche a cura di Borri con la seguente scheda⁵¹:

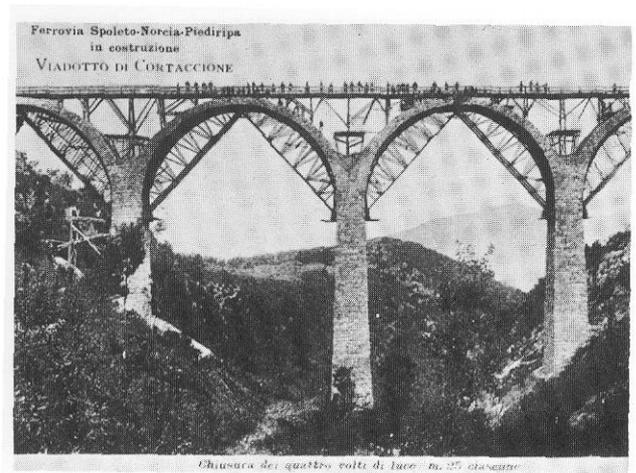
Muratura di blocchi di pietra scaglia grossolanamente squadrata con riempimento interno ("muratura a sacco")								12					
											FOTO		
 <p>Assonometria</p>			 <p>Prospetto</p>			 <p>Sezione</p>			SCHEMI				
<p>Muratura composta da due paramenti realizzati con blocchi squadrate di pietra scaglia rosa, con interposto riempimento con scaglie e detriti della stessa roccia. Paramento esterno più curato nei dettagli costruttivi e realizzato con elementi di dimensioni maggior e più regolari rispetto al paramento interno. Tessitura muraria con rispetto dei filari orizzontali, sfalsamento parziale dei giunti verticali e assenza di diatoni.</p>											DESCRIZIONE		
<p>Calcere bianco e rosato di Gubbio; compatto a frattura concoide. Scaglia rossa dell'Umbria; calcare compatto a frattura concoide, colore variabile. Calcei del Subasio; calcari bianchi e rossi, duri e compatti. Malta di graniglia e polvere di cava di qualità scadente.</p>											MATER.		
			Dimensioni e forme ricorrenti dei blocchi: $s = 12 - 30 \text{ cm}$ $h = 8 - 18 \text{ cm}$ $l = 15 - 40 \text{ cm}$								GEOMETRIA		
P.D.	MA.	F. EL.	S. G.	R. EL.	OR.	D. EL.	Categoria	Verticali	Fuori piano	Nel piano	ANALISI IQM		
NR	NR	PR	PR	R	R	PR	Metodo punteggi	B	C	B			
N.B. Per tener conto del riempimento interno i giudizi su alcuni parametri sono mediati fra la configurazione dei due paramenti esterni e quella del riempimento interno. Il parametro OR non è stato mediato in quanto l'efficacia dei filari orizzontali si esplica principalmente attraverso i paramenti esterni della parete (capacità di oscillare attorno ai cammini orizzontali e capacità di distribuire carichi).								LMT (sezione)		<125	188		
								IQM	4,5	4	3,5		
Parametri meccanici: valori MIN-MAX								f_m (N/cm^2)	E (N/mm^2)	τ_0 (N/cm^2)			
								256-413	1199-1713	4,0-8,1			

⁵¹ BORRI 2011, pag.281

I cantieri sono testimoniati da una grande quantità di reperti fotografici d'epoca e si sono svolti grazie alla costruzione di enormi centine lignee, che i racconti dicono fossero costruite direttamente in altezza.

Queste opere, come descritto precedentemente, si trovano solo nella prima tratta, caratterizzata dal dislivello più ampio, sia a salire che a scendere. Tale dislivello è stato mirabilmente gestito con gallerie e viadotti che si incrociano e si susseguono.

Questa loro posizione, inoltre, ha fatto sì che il sisma del 2016 non colpisse in maniera massiccia i viadotti, che, infatti, non hanno registrato danni di tipo preoccupante.



Costruzione del Viadotto Cortaccione, cartolina storica, da Strada di carta, di ferro, di terra, BIANCHI, CIACCI, FABIANI



Il viadotto del Cortaccione, foto da rilievo, Eleonora Morabito

Per entrambe questi due elementi, gallerie e viadotti, si vogliono indicare alcune tipologie di intervento conservativo e/o ricostruttivo con l'obiettivo di mantenerne l'integrità e di renderle idonee a rispondere nuovamente a sollecitazioni di tipo sismico.

In entrambi i casi si potrebbero utilizzare:

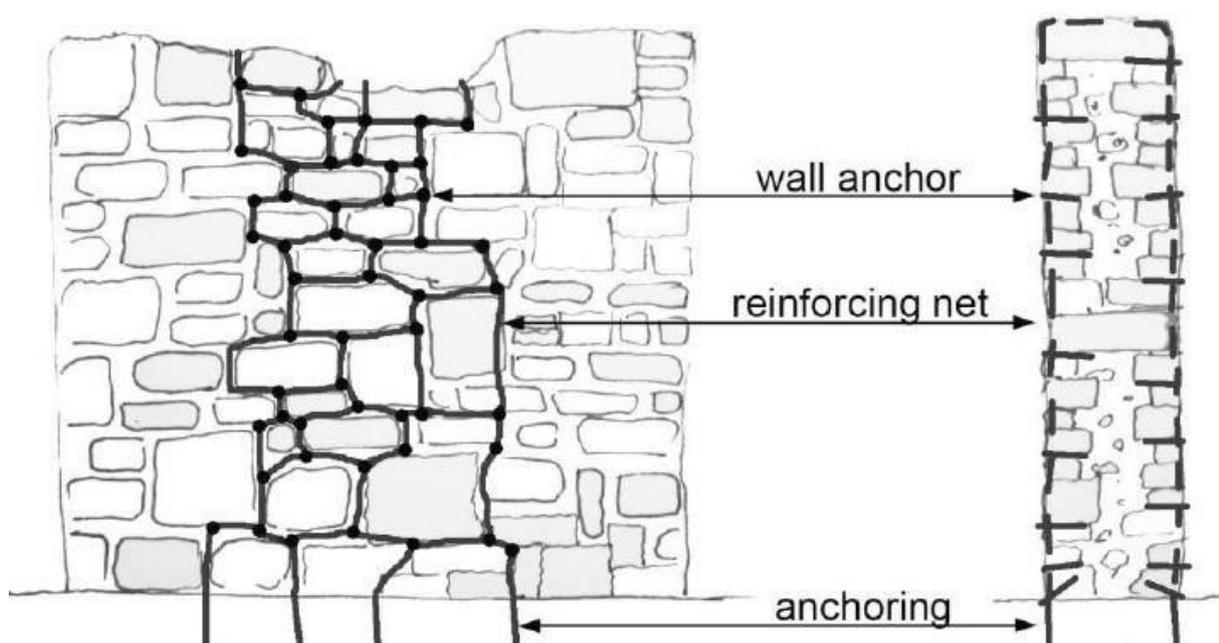
- L'inserimento di catene, passanti nel caso dei viadotti e di collegamento al substrato nel caso delle gallerie, per ricollegare la parte frontale di quest'ultime, soprattutto in presenza di un massiccio evidente disgregamento.

- L'utilizzo del "reticulatus" che, come descritto nel Manuale curato dal professor Borri, <<è utilizzata nel rinforzo delle murature sia con elementi regolari, sia con elementi irregolari, in cui si abbia la necessità di conservare l'apparecchio murario a vista. La tecnica consiste nell'inserimento nei giunti malta di un reticolato continuo con piccoli trefoli in acciaio UHTSS (Ultra High Tensile Strength Steel), i cui nodi sono fissati mediante barre metalliche trasversali al paramento murario. (...)

La muratura così armata presenta diversi benefici:

- un incremento generalizzato delle caratteristiche meccaniche della muratura;
- la possibilità di realizzare un efficace collegamento tra gli elementi murari contigui;
- un collegamento trasversale dei paramenti utilizzando adeguati connettori trasversali.

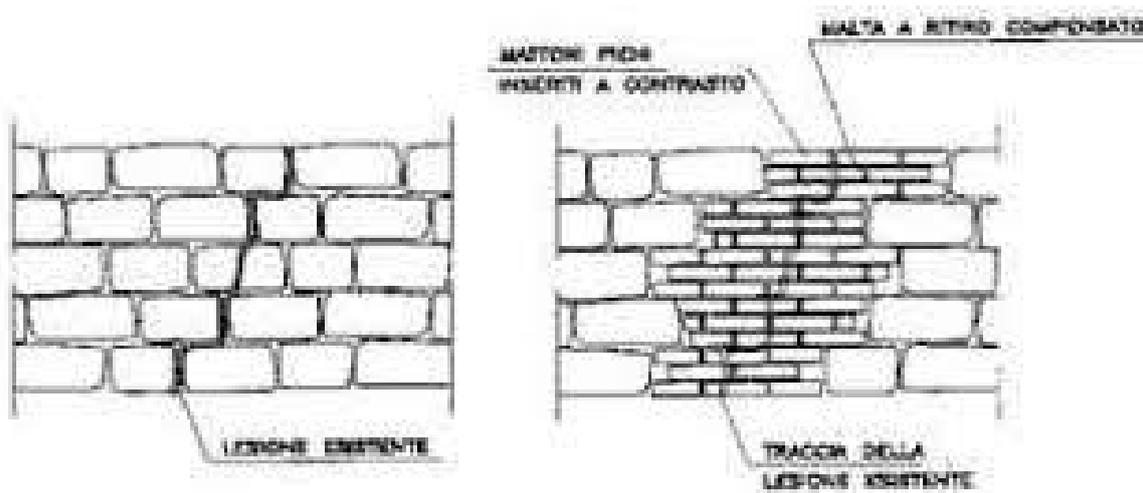
Le dimensioni molto ridotte degli elementi di rinforzo e il loro agevole insetimento nei giunti di malta consentono di realizzare un intervento diffuso, che evita pericolose concentrazioni di sollecitazioni.>>⁵²



Schema del funzionamento del reticulatus, dal sito researchgate.com

⁵² Borri, vol. II, 2016, pag.153

- Interventi di Cuci-Scuci con elementi di recupero intesi come <<nel sostituire, in tratti di dimensioni opportunamente limitate, i conci non più solidali con l'apparecchiatura muraria originale con elementi di recupero (...). Le operazioni di cuci e scuci devono essere condotte avendo cura di non danneggiare, nel corso dei lavori, la funzionalità statica della muratura e degli elementi ad essi connessi. Si provvederà a demolire la porzione di muratura da sostituire, ad aprire una breccia di estensioni limitate e a procedere alla ricostruzione della porzione smontata con muratura e mattoni o in pietra, utilizzando della malta (ad esempio, malta di calce idraulica). Particolare attenzione va posta nell'ammorsamento delle parti di muratura ricostruite alla muratura esistente; per mettere in carico le porzioni murarie di nuova realizzazione, si potranno utilizzare cunei in mattoni o in pietra, opportunamente forzati.>>⁵³



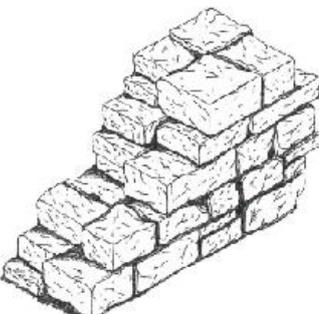
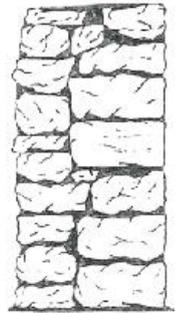
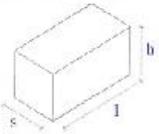
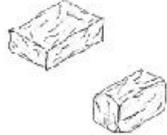
Schema del funzionamento del Cuci-scuci, dal sito researchgate.com

Gli edifici a servizio della ferrovia sono sostanzialmente di tre tipi: Stazioni, Caselli ed edifici di servizio, ovvero magazzini e la sottostazione di Piedipaterno, ma sono tutti sostanzialmente costruiti con planimetrie molto semplici e con la stessa tecnica muraria che, dai rilievi e dallo studio delle fabbriche, si ipotizza sia quella della muratura in blocchi di pietra squadrata a doppio paramento, per i muri esterni, e una più semplice, evidente anche dallo spessore minore in pianta, muratura in mattoni a due teste, per i tramezzi interni. Si forniscono qui le schede del Manuale delle Murature Storiche di entrambe le tipologie:

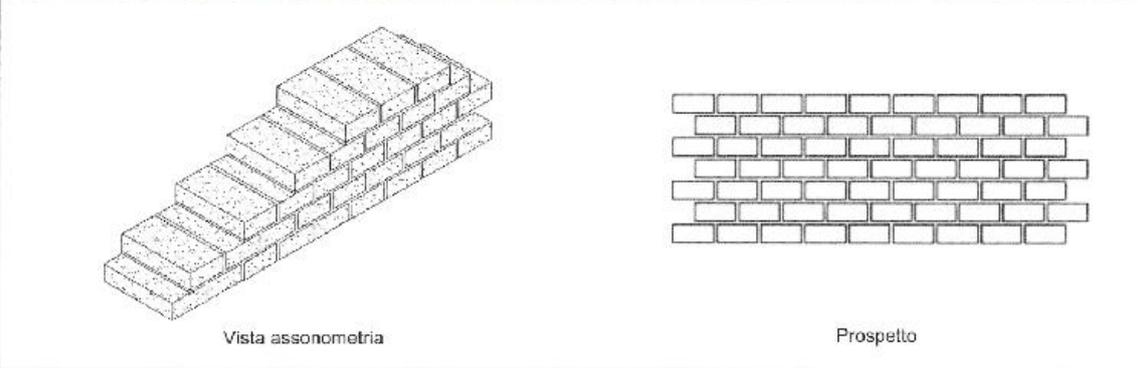
⁵³ Borri, vol. II, 2016, pag.108

Muratura di blocchi di pietra squadrata a doppio paramento

278

							FOTO							
 <p>Assonometria</p>			 <p>Prospetto</p>				 <p>Sezione</p>			SCHEMI				
<p>Muratura interna ed esterna realizzata con blocchi di pietra squadrata con buona tessitura muraria, rispetto dei filari orizzontali e sfalsamento dei giunti verticali approssimativo, presenza di diatoni mai completamente passanti ed in percentuale ridotta rispetto alla superficie muraria.</p>											DESCRIZ.			
<p>Pietre calcaree di vario tipo: calcare bianco e rosato. Macigno di Scheggia e Gubbio: grigio, simile alla pietra serena toscana, risulta poco compatta. Pietra serena del Trasimeno: colore grigiastro con infiltrazioni marronastre. Malta di calce e sabbia, scadente. Presenza di zeppe.</p>											MATERIALI			
			<p>Dimensioni e forme ricorrenti dei blocchi: $s = 12 + 25 \text{ cm}$ $h = 8 + 18 \text{ cm}$ $l = 15 + 30 \text{ cm}$</p>								GEOMETRIA			
P.D.	MA.	F. EL.	S. G.	R. EL.	OR.	D. EL.	Categoria	Verticali	Fuori piano	Nel piano	ANALISI IQM			
PR	PR	R	NR	R	R	PR	Metodo punteggi	A	B	A				
<p>N.B. Il paramento interno è di qualità inferiore, con pietre più piccole e giunti verticali spesso non allineati. Si tiene conto di ciò mediando i giudizi sui parametri della regola dell'arte.</p>							LMT (sezione)		126	138				
							IQM	7	6,5	5,5				
							Parametri meccanici: valori MIN-MAX	f_m (N/cm ²)	E (N/mm ²)	τ_0 (N/cm ²)				

Muratura di mattoni a due teste con elementi disposti ortogonalmente al piano della muratura

		FOTO									
		SCHEMI									
<p>Muratura realizzata con mattoni perfettamente squadri disposti tutti con la dimensione maggiore ortogonalmente al piano della muratura stessa; tessitura muraria che rispetta l'orizzontalità dei filari, ma presenta un parziale sfalsamento dei giunti verticali. Tipologia costruttiva recente.</p>		DESCRIZIONE									
<p>Laterizi mattoni di argilla cotta, di forma regolare. Realizzata generalmente con malta cementizia di buona qualità. I giunti di malta però sono troppo grossi rispetto ai mattoni a causa della tessitura di soli diatoni.</p>		MATERIALI									
 <p>Dimensioni e forme ricorrenti dei blocchi: $s = 10 \div 13 \text{ cm}$ $h = 5 \div 6 \text{ cm}$ $l = 24 \div 32 \text{ cm}$</p>		GEOMETRIA									
P.D.	MA.	F. EL.	S. G.	R. EL.	OR.	D. EL.	Categoria	Verticali	Fuori piano	Nel piano	ANALISI IQM
R	NR	R	NR	R	R	NR	Metodo punteggi	A	A	B	
<p>N.B. Giunti di malta di dimensioni eccessive; parete di soli diatoni.</p>							LMT (sezione)		> 155	185	
							IQM	6	7	5	
							Parametri meccanici: valori MIN-MAX	f_m (N/cm ²)	E (N/mm ²)	τ_0 (N/cm ²)	
								358-556	1556-2189	5,6-8,2	

Gli interventi, come vedremo nel capitolo successivo, sono pressochè di natura conservativa o di recupero dell'integrità della struttura e sono gli stessi elencati precedentemente per le infrastrutture della linea ferroviaria.

CAPITOLO 6

IL PROGETTO DI RIGENERAZIONE

La Spoleto-Norcia è stata per il territorio che ha attraversato, come abbiamo visto, un segno indelebile, un elemento di crescita e innovazione, tanto quanto segno di decisioni politiche affrettate e di abbandono nel corso della sua storia. Questo correre all'innovazione e asservire alla stessa il territorio p un elemento molto ricorrente nella progettazione delle ferrovie ed è importante da sottolineare in sede di progetto, per identificare il miglior approccio possibile.

A. LA VELOCITA' CHE SEGNA IL TERRITORIO

<<Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità>>

- Manifesto del Futurismo, 1909

Con l'avvento delle nuove tecnologie, nate tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del nuovo secolo, la velocità è diventata sintomo, simbolo e parte integrante della nuova vita frenetica che negli ultimi secoli va sempre velocizzandosi.

Come sostiene anche Carl Honoré nel suo Elogio alla Lentezza, la velocità e la fretta appartengono alla natura umana dal momento in cui l'uomo è stato in grado di quantificare il tempo. Da allora è una infinita corsa a rincorrere le lancette, a rendere le cose più rapide, a fare più cose contemporaneamente. Le tecnologie, per questo, hanno solo influito negativamente, permettendo all'uomo di stringere i tempi, ogni giorno di più:

<< Nel nostro alacre mondo moderno, pare che il treno del tempo esca dalla stazione proprio quando raggiungiamo il binario>>⁵⁴

Il treno non è che l'emblema di questa velocità: è l'elemento che storicamente rappresenta le tecnologie della velocità:

<<Il treno che appariva in quanto potenza annientatrice dello spazio e del tempo, sarà spesso descritto come un proiettile (...). Così come il treno è

⁵⁴ Honoré, pag.31

paragonato a un proiettile, il viaggio è una traiettoria balistica attraverso il paesaggio, durante la quale la vista e l'udito si trovano sospesi.>>⁵⁵

L'uomo diventa schiavo della velocità del treno e della vita, aspirando sempre di più a velocizzare e rendere il più possibile fruttuoso il proprio tempo.

<<Qu'importaient les victimes que la machine écrasait en chemin ! N'allait-elle pas quand même à l'avenir, insoucieuse du sang répandu ? Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde qu'on aurait lâchée parmi la mort, elle roulait, elle roulait, chargée de cette chair à canon, de ces soldats, déjà hébétés de fatigue, et ivres, qui chantaient.>>⁵⁶

La ferrovia trasforma, taglia, ferisce il paesaggio che attraversa, nell'ottica di creare nuovi collegamenti tra città e poli commerciali, spesso senza una pianificazione globale, a livello di stato o di regione, e riducendo il contesto a veloce elemento che sfilava dal finestrino.

Molto spesso alla velocità si accosta la disattenzione, il progettare senza dialogo con il contesto, senza una visione d'insieme del presente e del futuro della tratta in realizzazione, e questo porta all'abbandono delle stesse, presente sin dai suoi primordi, come si è già visto. Come sostiene anche Salvatore Settis nel suo "Paesaggio, Costruzione, Cemento":

<<(…) il territorio è visto come factum brutum, un fattore di per sé inerte, e pertanto interamente asservito ai meccanismi produttivi (…) consumandolo senza freni.

(…)

Il paesaggio è la geografia volontaria che l'uomo plasma (e muta incessantemente) intorno a sé. >>⁵⁷

⁵⁵ Shivelbusch, Geschichte, cit. Pag. 52-53 in Jakob pag.128

⁵⁶ << Che importanza avevano le vittime che la locomotiva travolgeva nella sua corsa? Non si precipitava forse verso l'avvenire, incurante del sangue versato? Senza conducente, in mezzo alle tenebre, come una bestia cieca e sorda, correva verso la morte, carica di carne da cannone: di quei soldati, abbruttiti dalla stanchezza, e ubriachi, che continuavano a cantare>>, Zola 1890, trad. Prof. R. Arnone

⁵⁷ Settis, 1998

B. LA LENTEZZA, REDENZIONE DEI LUOGHI

<<Gli dèi maledicano colui che per primo imparò a distinguere le ore. Maledicano pure colui che in questo luogo eresse una meridiana, riducendo e spaccando con tanta scelleratezza i miei giorni in piccoli frammenti! (...) Non posso (neppure sedere a mangiare) senza che il sole me ne dia licenza. La città brulica di quelle maledette meridiane...>>⁵⁸

In contraddizione con un mondo che cerca la velocità, che vi aspira in ogni cosa e che la premia in ogni campo, spesso la lentezza risulta l'unico elemento da utilizzare per la redenzione dell'uomo, della sua vita e dei luoghi nei quali è attore.

Il cosiddetto "movimento SLOW" risponde al bisogno di sollievo dalla frenesia che la tecnologia e la natura stessa dell'uomo di quantificare il proprio tempo, definendone un valore spesso anche economico, hanno impresso nella vita di ogni giorno.

Questo movimento, come descrive anche Carl Honoré nel suo "Elogio alla Lentezza", si sta sviluppando in tutto il mondo, soprattutto in quelle società in cui la velocità e l'efficienza sono motivo di vanto e spesso obiettivi primari del ciclo lavorativo e vitale, come il Giappone e l'America. Come visto questo bisogno di rallentare è insito nella natura umana sin dai tempi più antichi e nel tempo si è andato a tradurre in modi diversi: dall'Art and Craft della fine dell'Ottocento inglese, che opponeva alla produzione di massa industriale il lavoro manuale e personale, al movimento delle greenway che sempre di più trova sostenitori in tutto il mondo.

Alla velocità del treno, sempre in aumento, basti pensare che attualmente i treni più veloci in Italia possono raggiungere i 350 km/h, si contrappone uno dei tipi di spostamento più umano di tutti: il camminare.

<<Camminare si imparenta allo scrivere, iscrive nel territorio delle tracce umane>>⁵⁹

Come sostiene Michael Jakob nel suo "Il paesaggio", l'uomo, camminando, è parte integrante della costruzione del paesaggio, perché crea al suo interno collegamenti, intenzioni e quadri culturali, luoghi di bellezza, i cosiddetti belvederi o punti panoramici.

⁵⁸ Plauto in Honoré 2018, pag.61

⁵⁹ Jakob, 2009, pag. 126

<<Il modo migliore per farsi un'idea o un'impressione vivida di un paesaggio è quello di sedersi dinnanzi e mettersi a leggere, o immergersi nei propri pensieri; così poi, quando gli occhi vengono attratti dal paesaggio, si ha la sensazione di cogliere la natura alla sprovvista, vedendola prima che abbia il tempo di mutare aspetto. (...) è come se si riuscisse a origliare e a comprendere ciò che gli alberi bisbigliano tra di loro; come se per un attimo si riuscisse a intravedere senza veli un volto che di solito si cela ad ogni sguardo inquisitore. Il mistero è svelato, e l'istante dopo diventa un mistero>>⁶⁰

Fermarsi, immergersi nei propri pensieri, camminare, creare quadri culturali, godere della vista, *<<costruire a piacimento paesaggi derivati dall'incontro tra caso e necessità, libertà e costrizione>>⁶¹*, sono elementi estranei alla velocità, all'innovazione e, infine, al treno, anzi solo elementi completamente ad essi contrari. Per questo sono stati individuati dal movimento SLOW come capisaldi per la rinascita e redenzione di alcuni luoghi, nati dalla velocità e ora simbolo della lentezza, come nel caso della Spoleto Norcia.

C. LA NOSTALGIA DEI LUOGHI

Come abbiamo visto, in alcuni casi la risposta sta nella riattivazione della linea come tale, non cambiandone in alcun modo la natura ma rinnovandone le tecnologie.

Questa scelta, oltre ad essere la risposta ai bisogni turistici e-o logistici della zona rispondono a un elemento che, soprattutto in sede di rilievo della nostra linea e dello studio della bibliografia riguardo a ferrovie riattivate è emerso: la nostalgia.

<<Il tema della nostalgia è inscindibile da quello del paesaggio, perché la nostalgia è il modo in cui la memoria abita il tempo nello spazio

(...)

Nostalgia è il legame con un paesaggio perduto che non possediamo più. Il lutto è sempre vivo. È anche la gratitudine per il potere della memoria dell'immaginazione che ci illude di poterlo ritrovare>>⁶²

⁶⁰ Nathaniel Hawthorne, *Venti giorni con Julian* (1851), trad. Adelphi, Milano, 2004, pag.119 in Lingiardi,2017, pag.225

⁶¹ Jakob, 2009, pag. 127

⁶² Lingiardi 2017, pag.220

Molto spesso, come vedremo più avanti anche, le persone che hanno vissuto la ferrovia, nel nostro caso la Spoleto Norcia, ne parlano con nostalgia, desiderando di cancellarne la fine, che in molti casi è stata poco lungimirante.

Come lo definisce Vittorio Lingiardi nel suo “Mindscape. Psiche del Paesaggio”, il paesaggio diventa “*fragile*”⁶³, in bilico tra quello che lo ha segnato nel passato e un futuro da scrivere, tra natura e ricordo e diventa il simbolo di quell’abitare e costruire spaesato che, come abbiamo visto, ha guidato spesso la costruzione delle infrastrutture italiane e non solo, inseguendo la velocità delle sempre nuove tecnologie. Questi paesaggi denunciano la ferita che gli è stata inflitta, invitandoci a suturarla.

La riattivazione, dunque, vuole suturare due ferite, quella inferta al paesaggio e quella nelle persone che ci vivono a contatto; è un legare passato e futuro, ambiente e infrastruttura.

Gli esempi di riattivazione che si hanno in Italia risalgono per lo più alla fine degli anni 70 del secolo scorso, quando si superò il periodo massimo di industrializzazione, quando i mezzi su gomma persero la loro aura di novità che negli anni 50 avevano e quando si pose l’attenzione per la prima volta sulla situazione ambientale, già allora fortemente colpita. Queste premesse, però, si sente il bisogno di dire che non portarono a una cosiddetta “rivincita” della ferrovia sui mezzi su gomma, se non in limitati ambiti come l’alta velocità e le linee cittadine sotterranee e non (metropolitane o linee tramviarie). L’abbandono delle ferrovie di cui abbiamo parlato finora, però, ha colpito per lo più brevi linee locali, che non aspirano ne possono essere adattate alla grande velocità. La riattivazione di linee secondarie, infatti, è avvenuta, sia in Italia che in Europa, come mezzo economicamente più sostenibile di infrastrutturazione, in alcuni casi per lo più turistica, di luoghi poco popolati ma con una grande componente attrattiva per paesaggio, cultura e tradizione. Esempio di ciò fu la linea Merano – Malles, in Alto Adige, aperta nel 1906, chiusa nel 1990 e riaperta nel 2005 come principale attrattiva della Val Venosta⁶⁴. Le riaperture delle antiche linee ferroviarie hanno fornito il territorio di linee urbane e interurbane con una spesa minima di recupero o sono diventate delle linee prettamente turistiche stagionali e non, non trascurabili fonti di indotto turistico locale. Quest’ultimo è il caso del “TrenoBLU” di Sebino, nei pressi del Lago di Iseo, e del “Treno Natura” delle Crete Senesi⁶⁵, tenute in vita da associazioni locali, aderenti a Co.Mo.Do.

⁶³ Lingiardi 2017, pag. 224

⁶⁴ Marcarini, Rovelli 2018

⁶⁵ Marcarini, Rovelli 2018

La soluzione del ripristino, dunque, risulta attuabile, in casi particolari e locali ed è auspicabile laddove siano presenti continui e notevoli movimenti pendolari ed escursionistici, puntando a una mobilità sostenibile, così necessaria all'ambiente di oggi.

La nostalgia è un elemento centrale nell'analisi di questa tratta ferroviaria perché è quello che l'ha mantenuta viva anche negli anni di abbandono e che spinge per il ripristino di quanto danneggiato dal sisma del 2016. La nostalgia è identificabile come una delle principali fonti di spinta che qualsiasi progetto sull'area può avere.

D. L'AGENDA 2030: INSERIMENTO DEL PROGETTO DEGLI OBIETTIVI



<<L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. Essa ingloba 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – Sustainable Development Goals, SDGs – in un grande programma d'azione per un totale di 169 'target' o traguardi. L'avvio ufficiale degli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile ha coinciso con l'inizio del 2016, guidando il mondo sulla strada da percorrere nell'arco dei prossimi 15 anni: i Paesi, infatti, si sono impegnati a raggiungerli entro il 2030.>>⁶⁶

Questo programma, adottato nell'Assemblea generale delle Nazioni Unite del 25 settembre 2015 a New York, stabilisce i nuovi obiettivi globali per lo Sviluppo sostenibile in risposta alla crisi dell'ambiente globale sempre più pressante ed evidente.

Risulta chiaro come, dunque, ogni progetto che si voglia presentare debba puntare i suoi piedi, le sue radici, su almeno alcuni degli obiettivi definiti dall'agenda 2030 e, dopo averli esaminati tutti è stato evidente come alcuni di essi possano essere presi come ispirazione nel nostro caso e come essi giustificano alcune scelte progettuali importanti.

Gli obiettivi che si sono ritenuti importanti in base alla natura sia del contesto che del progetto sono:

⁶⁶ Definizione del sito ufficiale del Centro regionale di informazione delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/agenda-2030/>

a. Obiettivo 7: Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni



<<L'energia sostenibile è un'opportunità – trasforma la vita, l'economia e il pianeta.>>⁶⁷

Questo obiettivo, chiaramente, interessa il tipo di energia che si inserirà nel progetto. Partendo dal presupposto, come illustrato, che si vogliono riattivare gli edifici accessori alla ferrovia (stazioni, caselli...) e che si vuole attivare un servizio di spostamenti mediante automobili elettriche lungo il percorso, risulta chiaro come quanto richiesto da questo obiettivo sia importante per delle decisioni sostenibili. In particolare, questo si può evincere in alcuni dei traguardi imposti dall'agenda:

<<7.2 Aumentare considerevolmente entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia

(...)

7.b Implementare entro il 2030 le infrastrutture e migliorare le tecnologie per fornire servizi energetici moderni e sostenibili, specialmente nei paesi meno sviluppati, nei piccoli stati insulari e negli stati in via di sviluppo senza sbocco sul mare, conformemente ai loro rispettivi programmi di sostegno>>⁶⁸

b. Obiettivo 9: Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile



Nel progetto si vuole rispondere a questo obiettivo e ai suoi traguardi con la creazione di una infrastruttura, data da quei mezzi di locomozione moderni, ad alta tecnologia e ambientalmente ad impatto zero di cui abbiamo già accennato qualcosa che seguano la tratta e che da essa possano raggiungere anche le realtà legate alla ferrovia e non solo.

In questo modo si auspica di raggiungere almeno alcuni dei traguardi che l'obiettivo 9 stabilisce:

⁶⁷ Pagina dedicata all'obiettivo del sito ufficiale del Centro Regionale delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/obiettivo-7-assicurare-a-tutti-laccesso-a-sistemi-di-energia-economici-affidabili-sostenibili-e-moderni/>

⁶⁸ Pagina dedicata all'obiettivo del sito ufficiale del Centro Regionale delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/obiettivo-7-assicurare-a-tutti-laccesso-a-sistemi-di-energia-economici-affidabili-sostenibili-e-moderni/>

<<9.1 *Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti – comprese quelle regionali e transfrontaliere – per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti*

(...)

9.a Facilitare la formazione di infrastrutture sostenibili e resilienti negli stati in via di sviluppo tramite un supporto finanziario, tecnico e tecnologico rinforzato per i paesi africani, i paesi meno sviluppati, quelli senza sbocchi sul mare e i piccoli Stati insulari in via di sviluppo>>⁶⁹

c. Obiettivo 11: Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili



Questo obiettivo interessa un elemento che, come già illustrato è basilare per la riuscita di questo progetto: l'inclusione della popolazione autoctona e il miglioramento della vita della stessa grazie alle innovazioni che la pianificazione della nuova Spoleto Norcia vuole introdurre.

Come abbiamo visto nella tesi, le realtà interessate dalla linea, se non si conta Spoleto che è una città più grande e più attiva, anche grazie ai collegamenti con i centri urbani più grandi limitrofi, sono molto piccole e, dalle ricerche svolte, con una popolazione che tende a fasce più anziane. Per invertire questa rotta, verosimilmente peggiorata anche dal sisma del 2016, il progetto che si vuole proporre ha tra gli obiettivi quelli di sfruttare la ex linea ferroviaria come veicolo di servizi e innovazione per la popolazione autoctona.

Per fare questo si interverrà utilizzando la linea, i suoi edifici e i suoi spazi per fornire alla popolazione del luogo servizi, quali connessione internet a banda larga, che mai come nell'emergenza attuale del CoVid19 si è rivelato necessario, e servizi fisici da inserire all'interno degli edifici.

In questo modo, si vorrebbe rendere la linea un elemento centrale nella vita di queste realtà, non solo perché fonte di guadagno e di flusso turistico ma anche perché utili alla vita di ogni giorno, fornendo, come da richieste dell'agenda:

⁶⁹ Pagina dedicata all'obiettivo del sito ufficiale del Centro Regionale delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/obiettivo-9-costruire-uninfrastruttura-resiliente-e-promuovere-linnovazione-ed-una-industrializzazione-equa-responsabile-e-sostenibile/>

<<11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani

11.3 Entro il 2030, potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile

11.4 Potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo

(...)

11.7 Entro il 2030, fornire accesso universale a spazi verdi e pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per donne, bambini, anziani e disabili

11.a Supportare i positivi legami economici, sociali e ambientali tra aree urbane, periurbane e rurali rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale>>⁷⁰

Quello che si vuole proporre è un progetto che, a livello fisico, si limita al restauro fisico degli edifici, in modo che rispondano agli standard attuali, puntando sulla riqualificazione di quanto già esistente, più che la costruzione di nuove strutture, ma che centra la propria attenzione su una serie di interventi che puntano a fare della Spoleto Norcia un elemento di collegamento fisico, culturale e sociale tra le realtà toccate e tra loro e i grandi centri attrattivi limitrofi, fornendo a questa zona una nuova spinta di crescita anche sociale.

d. Obiettivo 13: Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico



questo obiettivo è cardine all'interno del nostro e di qualsiasi progetto che si voglia presentare al giorno d'oggi e che risponda a una necessità reale di invertire l'andamento critico del cambiamento climatico. Se già l'inserimento di elementi a energia rinnovabile e il recupero degli edifici nel rispetto dell'ambiente del luogo, già sono azioni che si basano sulla consapevolezza della realtà naturale di questi luoghi, il

⁷⁰ Pagina dedicata all'obiettivo del sito ufficiale del Centro Regionale delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/obiettivo-11-rendere-le-citta-e-gli-insediamenti-umani-inclusivi-sicuri-duraturi-e-sostenibili/>

progetto si deve basare soprattutto su uno dei traguardi che questo obiettivo in particolare propone:

<<13.1 Rafforzare in tutti i paesi la capacità di ripresa e di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali>>⁷¹

In riferimento, nel nostro caso, agli elementi sismici, molto assidui nella zona. Anche se non si tratta necessariamente di eventi legati al cambiamento climatico, la progettazione attenta a questi elementi disastrosi naturali è la risposta a tutta una serie di perdite evitabili, sia a livello di vite umane che di risorse economiche per le ricostruzioni. Rendere gli edifici lungo la linea antisismici e proporre, nel caso della ricostruzione della stazione di Norcia, nuove tecniche di costruzione che ben rispondono all'evento sismico, vuol dire creare esempi virtuosi per tutte le zone limitrofe, ancora, chi più chi meno, segnate dall'ultimo sisma e attualmente non in grado di sopportarne di futuri.

e. Obiettivo 15: Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre



Come abbiamo visto nella tesi, la linea ferroviaria attraversa ambienti diversi, per natura, fauna e flora, ma comunque tutti ambienti molto ricchi e particolari, basti ricordare la presenza delle marcite a Norcia, le uniche naturali in Italia. Sapendo ciò risulta chiaro come questo obiettivo vada inserito a monte di qualsiasi progetto possibile, con particolare attenzione allo sfruttamento dei boschi e delle foreste, molto presenti in tutta la parte della tratta che corre nelle valli del Nera e del suo affluente Corno.

<<15.1 Entro il 2020, garantire la conservazione, il ripristino e l'utilizzo sostenibile degli ecosistemi di acqua dolce terrestri e dell'entroterra nonché dei loro servizi, in modo particolare delle foreste, delle paludi, delle montagne e delle zone aride, in linea con gli obblighi derivanti dagli accordi internazionali

15.2 Entro il 2020, promuovere una gestione sostenibile di tutti i tipi di foreste, arrestare la deforestazione, ripristinare le foreste degradate e aumentare ovunque, in modo significativo, la riforestazione e il rimboschimento

⁷¹ Pagina dedicata all'obiettivo del sito ufficiale del Centro Regionale delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/obiettivo-13-promuovere-azioni-a-tutti-i-livelli-per-combattere-il-cambiamento-climatico/>

(...)

15.a Mobilitare e incrementare in maniera significativa le risorse economiche da ogni fonte per preservare e usare in maniera sostenibile la biodiversità e gli ecosistemi>>⁷²

Sono alcuni dei traguardi di questo obiettivo al quale si vuole rispondere con un progetto estremamente attento all'ambiente che attraversa: il progetto non ha nessuna intenzione di andare a modificare ciò che lo circonda, ma anzi vuole che il suo colloquiare con lo stesso sia l'elemento centrale: qualsiasi elemento inserito dovrà adattarsi all'ambiente che lo circonda e non il contrario, invertendo un modo di vedere la natura e gli spazi della stessa come solo spazio da sfruttare a beneficio dell'uomo, che, come l'archeologo e storico dell'arte Salvatore Settis nel suo "Paesaggio Costruzione Cemento" ha più volte sottolineato, è stato ciò che ha reso <<il paesaggio il grande malato d'Italia. Basta affacciarsi dalla finestra: (...) vedremo quello che fu il Bel Paese sommerso da inesorabili colate di cemento. >>⁷³

Presentare questi obiettivi e i loro traguardi che ispirano il progetto e il progettare è risultato necessario per due fondamentali motivi:

- Inserire il nostro progetto all'interno di un dibattito mondiale, non solo legato alla greenway come soluzione, come visto, ma come inserimento di un elemento innovativo e tecnologico in una realtà per lo più extraurbana e rurale.
- Darsi una serie di regole ed obiettivi da seguire nella progettazione a cui il risultato aspiri e tenda che ne facciano un possibile modello, se non altro di approccio, per altri progetti simili futuri.

E. RESTAURO E RECUPERO.

Da quanto studiato fino ad ora, è chiaro che le due parole chiavi del progetto che bisogna presentare siano: INNOVAZIONE e INCLUSIONE.

Innovazione nelle tecniche e delle tecnologie: con il collegamento di tutta la linea sia attraverso una linea internet efficiente che possa servire anche i paesi attraversati, catapultandoli nel 2020, sia attraverso l'attivazione di un servizio di piccole utilitarie, chiaramente ecosostenibili, dalla produzione alla messa in strada.

⁷² Pagina dedicata all'obiettivo del sito ufficiale del Centro Regionale delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/obiettivo-15-proteggere-ripristinare-e-favorire-un-uso-sostenibile-dellecosistema-terrestre/>

⁷³ SETTIS 2012, pag.3

L'idea di base è quella di ricreare il collegamento, idealmente e strutturalmente, riattivando tutte le infrastrutture della linea, e inserendo sul tratto un metodo di trasporto alternativo, attento all'ambiente e al contesto.

Un elemento del genere, chiaramente adattato nel colore per non disturbare la fauna del luogo, rappresenta totalmente il tipo di approccio tecnologico che si auspica: attento all'annoso problema dell'inquinamento e attento al rispetto dell'ambiente del luogo.

Inclusione delle realtà del luogo:

“Principio 10. Le questioni ambientali sono gestite al meglio con la partecipazione di tutti i cittadini interessati, al livello pertinente. A livello nazionale, ogni individuo ha un accesso adeguato alle informazioni relative all'ambiente detenute dalle autorità pubbliche, comprese le informazioni sui materiali e le attività pericolose nelle proprie comunità, e la possibilità di partecipare ai processi decisionali. Gli Stati facilitano e incoraggiano la sensibilizzazione e la partecipazione del pubblico rendendo le informazioni ampiamente disponibili. È garantito un accesso effettivo ai procedimenti giudiziari e amministrativi, compresi i mezzi di ricorso e i mezzi di ricorso.

Principio 22. Le popolazioni indigene e le loro comunità e le altre comunità locali hanno un ruolo vitale nella gestione e nello sviluppo ambientale grazie alle loro conoscenze e alle loro pratiche tradizionali. Gli Stati dovrebbero riconoscere e sostenere debitamente la loro identità, cultura e interessi e consentire la loro effettiva partecipazione al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile.”⁷⁴

La progettazione dovrebbe includere attivamente le realtà sociali ed economiche della zona. La presenza di tartufaie, ad esempio, di musei o di attrazioni sportive (rafting, cammini...) sono tutti elementi che vanno implementati e messi al centro del progetto. In questo modo la popolazione sentirà il progetto come qualcosa di suo e ne vorrà fare parte, rendendolo vitale e longevo.

Come già illustrato, quasi tutta la linea era stata recuperata e destinata a greenway prima del sisma del 2016. Questo ha fatto sì che la maggior parte del tracciato sia attualmente

⁷⁴ United Nation Conference on the Environment and Development, Rio de Janeiro, 1992, testo completo in lingua originale in allegato.

percorribile, sebbene l'emergenza del terremoto ne abbia colpito per ovvi motivi la manutenzione ordinaria.

Il sisma ha colpito solo poche infrastrutture della linea, in particolare la galleria Balza tagliata 2, il cui ingresso è stato trascinato da una frana nella montagna sovrastante, e la stazione di Norcia, completamente rasa al suolo dalla seconda scossa di terremoto, alle 4.33 del mattino del 24 agosto 2016. Benché la zona sia stata fortemente colpita, oltre a quanto detto, gli edifici e le strutture della Spoleto Norcia non sono state colpite dal sisma in maniera distruttiva o preoccupante, basti pensare che nessuno dei viadotti, presenti nel tratto tra Spoleto e Sant'Anatolia-Scheggino, hanno avuto bisogno di interventi prima di essere ritenuti nuovamente percorribili.

Per quanto appena detto, gli interventi di restauro sono puntuali, per lo più sulle strutture lungo la linea che ancora non sono stati recuperati, stazioni e caselli, per lo più. Il recupero di questi edifici è necessario ed imprescindibile per la riuscita di qualsiasi progetto che voglia fare della Spoleto Norcia un'attrazione appetibile, un progetto riuscito e soprattutto durevole.

Alcuni degli edifici sulla linea sono già stati recuperati e, in alcuni casi, riattivati. È questo il caso della stazione di Spoleto, museo della ferrovia stessa, di quella di Sant'Anatolia-Scheggino, sede di un ristorante o di quella di Borgo Cerreto, abitazione privata. Per quanto riguarda i caselli, invece, quelli che non sono stati demoliti dopo la chiusura della ferrovia o negli anni ancora successivi, sono stati per lo più abbandonati a lungo, attualmente alcuni sono stati recuperati per essere alloggi temporanei per i fruitori della greenway, ma la maggior parte di essi risulta abbandonato e vuoto.

Da quanto è stato analizzato durante i rilievi sul territorio, quasi nessuno degli edifici, in ogni caso, richiede interventi di restauro invadenti o dispendiosi di tempo e denaro. Gli edifici sulla tratta sono divisibili in tre diversi livelli di conservazione: mentre alcuni risultano in ottime condizioni, in seguito a restauri e riattivazioni, altre hanno evidenti danni strutturali dovuti al sisma e all'incuria e altri che risentono dell'abbandono e necessitano di una serie di interventi, sebbene minimi, perché siano fruibili.

Gli interventi più necessari sono:

- Interventi di pulizia e consolidamento del circondario: gli edifici attualmente abbandonati e in disuso sono, per lo più, circondati dalla vegetazione locale che ne rende irraggiungibili alcune parti e che ne può danneggiare la struttura. La pulizia di questi

spazi, la loro manutenzione, la creazione, dunque, di un'area di rispetto tra gli edifici e la flora locale permetteranno la loro fruizione e il loro mantenimento nel tempo.

- Interventi di restauro/sostituzione degli infissi: gli edifici sulla linea, in particolare quelli abbandonati, sono o privi totalmente di infissi, o con tali elementi danneggiati. Si può ipotizzare un recupero degli infissi più di pregio (porte con arco a tutto sesto, vetrate particolari...) e il loro restauro e una sostituzione dei restanti con materiali e design riconducibili agli originali.
- Interventi di ripristino e implementazione degli impianti
- Collegamento di tutta la linea con connessione internet a banda larga, a disposizione anche dei paesi limitrofi: questo elemento è fondamentale per due motivi. Il primo è che questo può fornire un servizio alle città e ai paesi serviti dalla Spoleto Norcia: come già visto si tratta di realtà spesso molto piccole e che rischiano di sparire sempre di più; la connessione internet è un elemento di forse unione di queste realtà a quelle più grandi. Il secondo motivo di questo intervento è che la connessione della linea permette un nuovo tipo di fruizione tecnologica delle bellezze architettoniche, naturalistiche e ambientali della linea. È un elemento imprescindibile per la riuscita del progetto a lungo termine.
- Interventi di consolidamento e risanamento delle coperture

Quello che è risultato evidente dall'esame delle macerie della stazione di Norcia è che quella stazione fosse stata "consolidata" negli anni precedenti al sisma con l'aggiunta di un cordolo in cemento armato nella parte sommitale, che ha, con molte probabilità, implementato le sollecitazioni del sisma, causando, almeno in parte, il crollo di tutta la struttura. Non è stato possibile verificare se altri edifici abbiano subito modifiche simili, che, in caso andranno opportunamente tenute in conto nella loro messa in sicurezza.

Il restauro deve permettere, oltre alla fruizione degli edifici e al loro riutilizzo, un adeguamento sismico degli stessi, tenendo conto della lunga storia sismica della zona. Questa parte dell'Umbria è stata colpita da circa 30 terremoti forti dal XII secolo ad oggi⁷⁵ ed è per

⁷⁵ Dati dal sito <https://www.vetustanursia.it/> e dal sito dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia <http://cnt.rm.ingv.it/>

questo da tenere in conto una progettazione del restauro volta a rendere questi edifici antisismici, pur rispettandone l'originalità e la matericità.

A livello delle infrastrutture, invece, gli interventi sono per lo più di manutenzione ordinaria, tranne nel tratto tra la galleria Balza Tagliata 2, crollata, e la stazione di Serravalle-Cascia. Per quanto riguarda questa tratta sono stati stanziati nell'aprile 2020 dei fondi⁷⁶ per la sua riapertura con interventi che comprendono:

- La riapertura della galleria Balza Tagliata 2, con la ricostruzione dell'elemento esterno e il consolidamento di tutta la stessa.
- Gli interventi necessari tra Piedipaterno e Balza Tagliata.
- Gli interventi necessari tra Serravalle e Norcia.

Per tali interventi sono stati stanziati 2 milioni di euro.

Gli interventi che erano stati già precedentemente finanziati con 3 milioni euro dalla giunta regionale, utilizzando i fondi per l'Umbria del Por Fesr 2014-2020⁷⁷, sono:

- Gli interventi necessari per la riattivazione della linea tra Casale Volpetti (vicino alla fermata di Triponzo-Visso) e Serravalle.
- Gli interventi necessari per eliminare la frammentazione della linea tra Triponzo e Serravalle Cascia:
- I lavori di riapertura della galleria di Biselli, attualmente inagibile a causa di due fonti acquifere naturali apertesesi al suo interno dopo la chiusura della ferrovia che affluiscono nel limitrofo fiume Corno.
- Gli interventi di manutenzione e pulizia del sedime ferroviario, per la sua fruizione in questa parte della linea finora non percorribile.

Il nostro progetto, dunque, si va ad inserire in una serie di interventi già progettati e per i quali sono stati individuati dei fondi. La differenza sta in quel passo in più legati ai fondamentali

⁷⁶ Dati dall'articolo "Verso "recupero" ferrovia Spoleto-Norcia. Assessore Melasecche annuncia stanziamento altri 2 mln euro" sul sito Ansa.it del 14 aprile 2020

⁷⁷ Dati dall'articolo "Da Regione 3 milioni per ex Spoleto-Norcia. Destinati a tratto Casale Volpetti-Serravalle di Norcia" sul sito Ansa.it del 15 settembre 2018

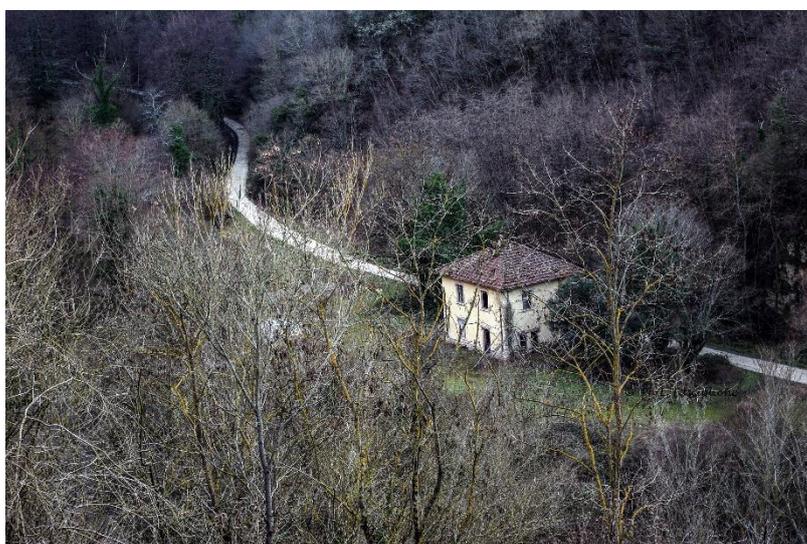
temi di innovazione ed inclusione, che a livello del progetto di recupero e restauro si limita ai lavori descritti sulle architetture e ad un progetto di riattivazione delle stesse organico, mentre la parte più innovativa sarà concentrata nel progetto di rifunzionalizzazione e riattivazione.

I caselli e le stazioni lungo la linea risultano in stati di conservazione differenti, dal restaurato ed attivo, come nel caso della Stazione di Spoleto, sede del museo della tratta, o di quella di Sant'Anatolia di Narco-Scheggino, che ospita un ristorante tipico, al disuso, più o meno evidente, fino al crollo totale, nel caso di Norcia. Chiaramente gli interventi di recupero devono essere basati su tale livello di conservazione.

A questo riguardo, la linea progettuale di ricostruzione della stazione di Norcia è molto importante, in quanto, si vuole che influenzi tutti gli interventi più invasivi: l'idea su cui essa si basa è la creazione di un volume nuovo all'interno del rudere della stazione originale che riprenda lo schema di aperture di essa ma che utilizzi tecnologie strutturali e tecnologiche completamente nuove, antisismiche e performanti. Queste tecnologie verranno poi utilizzate nel caso degli edifici più danneggiati come la Stazione di Triponzo-Visso o il casello del Cortaccione, destinato alla demolizione dal progetto attuale. Per questi edifici, dunque, gli interventi strutturali potrebbero essere di entità nettamente superiore, con l'inserimento di catene per risanare l'unità strutturale o, come detto, con la creazione di una seconda struttura interna a quella originale. In questo modo si vuole proporre un intervento che sia efficiente e che permetta il miglior risultato anche in base ai criteri antisismici, imprescindibili, vista la storia di questi luoghi, ma anche e, di base, soprattutto che dialoghi e trovi le sue risposte e linee guida nella storia della tratta e delle sue strutture annesse.

Come detto in precedenza, uno degli edifici più danneggiati anche dal sisma del 2016, oltre che da anni di inutilizzo, è la stazione di Triponzo-Visso.

Bisogna specificare che la sua posizione non influenza positivamente il suo stato attuale: si trova a valle del paese Triponzo, nella stretta valle dell'affluente Corno ed è



difficilmente raggiungibile rispetto alle altre stazioni della tratta. Dopo il terremoto tutta la zona è stata chiusa dai pompieri perché a rischio frane e crolli e, infatti, poco più avanti si è verificata la frana che ha danneggiato l'entrata della galleria di Balza Tagliata 2. Questa situazione non ha che peggiorato lo stato di conservazione di questa struttura che già da anni attendeva una nuova funzione. Detto questo, gli interventi di restauro di questo edificio saranno più invasivi che in altri casi, meno debilitati dal tempo:

- Va risanata l'integrità strutturale dell'edificio, contrapponendosi a un evidente ribaltamento verso l'esterno delle facciate; a questo fine bisognerebbe procedere con la posa in opera di tiranti che ridiano alla struttura il suo comportamento scatolare
- Sono evidenti delle lacune *La stazione dal paese. archivio Fasciglione, 2011* anche a livello dei tamponamenti esterni, assenti totalmente in corrispondenza di alcune delle aperture.
- La struttura risulta colpita dal sisma del 2016 che è andato ad intaccare una integrità già labile precedentemente. Questo è provato da segni di cedimento delle strutture



angolari all'altezza dell'appoggio della copertura, che in questo caso, a differenza di quello di Norcia, ha risposto in modo elastico al sisma, senza causare il crollo dell'intera struttura.

- La copertura stessa è da ricostruire, essendosi deformata in base alle lacune degli apparati murari descritte. Si ipotizza, dunque un intervento ben più invasivo del riposizionamento dei coppi o dell'impermeabilizzazione della copertura, ovvero una ricostruzione ex novo della stessa con nuove tecnologie, più adatte anche alla risposta sismica dell'edificio.

- A quanto detto seguiranno tutti gli interventi richiesti pressoché da tutte le struttura quali risanamento delle aperture e degli infissi, degli impianti di luce ad acqua e dell'intonaco esterno ed interno.

Gli interventi sulla muratura sono gli stessi proposti per gli altri elementi sulla linea nel capitolo precedente: cucì e scuci, utilizzo di tiranti e del metodo “Reticulatus”.

Gli interventi vanno, dunque, calibrati rispetto alla conservazione degli edifici, che, lungo la linea, cambia in base agli eventi sismici, all’incuria e l’inutilizzo degli immobili e alla loro posizione più o meno raggiungibile nel territorio.

F. RIFUNZIONALIZZAZIONE E RIATTIVAZIONE.

Risulta importante notare che mentre, i progetti di ferrovie e sedimi ferroviari recuperati all’interno delle città sono molti e vantano progettisti blasonati e un’attenzione mediatica molto estesa, quelli più lontani dall’urbanizzazione sono spesso più locali, ma non per questo meno importanti.

Al centro di questo tipo di progettazione c’è sempre il verde: che l’intento si quello di comunicarci, entrarci in sintonia o quello di inserirlo in realtà urbane nella quale manca, il verde è l’elemento imprescindibile come vedremo.

Alcuni esempi molto noti di progetti simili all’interno delle città sono la Promenade Plantee⁷⁸ detta anche Coulée verte, a Parigi, realizzata nel 1998 dal paesaggista Jacques Vergely e dall’architetto Philippe Mathieux e l’High line⁷⁹ a New York, realizzata tra il 2006 e il 2019, su progetto degli architetti Diller Scofidio+Renfro e dello studio di architettura del paesaggio James Corner Field Operations.

Si tratta in entrambi i casi di progetti che sfruttano la sopraelevazione del percorso per inserire l’elemento verde all’interno del tessuto costruito, in entrambi i casi molto denso, facendone una parte integrante, pur rimanendo sempre formalmente separato. Sono entrambi luoghi in cui poter dimenticare di essere all’interno di una metropoli o si può avere un punto di vista diverso sulla stessa. Il verde in questo caso vuole essere l’elemento ispiratore di un momento SLOW, di pausa e respiro.

Un progetto diverso, invece, è quello che nel 2013, a Berlino in Germania ha portato alla apertura del Parco am Gleisdreieck⁸⁰, 26 ettari di verde e aree attrezzate tra le reliquie

⁷⁸ Dati dal sito ufficiale <http://www.promenade-plantee.org/> e dai volumi FURLANI PEDOJA A. 2000 e COCCO G., SIDDI C. 2010 (si veda la bibliografia)

⁷⁹ Dati e informazioni dal sito ufficiale <https://www.thehighline.org/>, da quello dei progettisti Diller Scofidio + Renfro architect <https://dsrny.com/> e del paesaggista <https://www.fieldoperations.net/home.html> e dai volumi DAVID J., HAMMOND R. 2010 e JAMES CORNER FIELD OPERATIONS, DILLER SCOFIDIO & RENFRO 2015 (bibliografia).

⁸⁰ Dati dal sito <https://www.archdaily.com/592245/gleisdreieck-park-atelier-loidl>, dal sito dei progettisti <http://www.atelier-loidl.de/> e dal testo GROSCH L., PETROW C 2018 (bibliografia).

ferroviarie. Il nome dell'area, triangolo delle rotaie, denuncia la natura del luogo stesso, che fino alla seconda metà del secolo scorso era una zona di scambio di merci e persone.

In questo caso, a differenza dei precedenti, la ferrovia è lasciata come segno, intorno al quale organizzarsi. La zona scalo della ferrovia suggerisce il nuovo spazio urbano, inserendovi del verde, che, nuovamente, vediamo come centrale in questo tipo di progetti.

Se finora si sono presentati dei casi realizzati, risulta interessante presentarne due, nostrani, in fase di progetto, anche per sottolineare quanta attenzione ci sia riguardo all'inserimento di verde nelle città utilizzando i sedimi ferroviari e gli spazi da essi creati intorno.

Questi due progetti sono quello che interessa gli scali ferroviari a Milano, nei quali si vuole inserire una serie di parchi urbani, a volte in sostituzione all'uso di ferrovia, in altri in accostamento ad esso, e il progetto di Fuksas per la stazione di Bari Centrale e del suo circondario.

Il progetto sugli Scali di Milano⁸¹ include sette differenti siti, inseriti in quartieri diversi di Milano e del suo hinterland, nei quali verranno inseriti parchi, zone attrezzate e anche zone abitative.

Il progetto per la riqualificazione interessa sette ex scali ferroviari dismessi: Farini, San Cristoforo, Porta Romana, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, Porta Genova. Per avviare questo progetto venne firmato l'Accordo di programma nel 2017 dal Comune di Milano, Regione Lombardia, FS Italiane, con Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani, e Savills Investment Management Sgr.

Gli ex scali ferroviari occupano una superficie di circa un milione di metri quadrati, il 65% dei quali saranno destinati ad aree verdi.

Questo progetto vuole riportare il verde nella città di Milano che, a differenza di Berlino, ad esempio, ne è piuttosto carente. In questo caso non è il sedime ferroviario in sé ad essere l'elemento collettore di attenzioni e di ispirazione, ma tutto quello spazio urbano che si viene a creare nel suo intorno e nell'intorno degli edifici di servizio allo stesso. È un esempio virtuoso di quanto questo tipo di spazi siano una risorsa se oggetto di un progetto organico, quanto un elemento di degrado e separazione se abbandonati a sé stessi.

⁸¹ Questo progetto è ancora oggetto di proposte ma tutte le informazioni qui illustrate sono state prese dagli articoli sull'argomento nel sito ufficiale <http://www.scalimilano.vision/>, in quello dedicato nel sito delle FS Italiane <http://www.ppan.it/classe/64/scali-milano.htm> e in alcuni articoli presenti sul sito <https://www.archdaily.com>.

Lo stesso principio vale per il progetto del famoso studio Fuksas⁸² insieme a Jordi Henrich I Monràs⁸³ per la stazione di Bari centrale.

Come descrive lo stesso sito dello studio:

“Il concorso internazionale indetto dal Comune di Bari, aveva l'obiettivo di promuovere la trasformazione della città, utilizzando come punto di partenza per la sua trasformazione la riorganizzazione dell'area ferroviaria che da tempo funge da spaccatura che taglia la città. Il sito del progetto si estende su un'area di 78 ettari, suddivisa in 7 segmenti.

Il progetto firmato dallo Studio Fuksas vuole risolvere in modo radicale la questione della frattura della città di Bari attraverso la progettazione di un grande parco cittadino con vista sul lungomare e sul mare, che funge da tessuto connettivo dell'intero progetto. Senza seppellire la ferrovia, il progetto mira alla rinascita di un'area fortemente degradata e passa attraverso un grande parco sopraelevato, lungo 3 km con una pista ciclabile est-ovest. Un grande polmone che raddoppierà la quantità di verde per gli abitanti, dagli attuali 2,7 m a 5,1 m ab/ab.

Il legno sarà la pelle esterna della struttura della facciata dell'edificio in modo da essere in armonia con il parco e la vegetazione.

Il progetto si propone di dare forma a una vera e propria città della musica prevedendo l'ampliamento di circa 2000 metri quadrati del conservatorio con un nuovo edificio che ospiterà un auditorium da 400 posti e una scuola di musica. Inoltre, è prevista anche la realizzazione di un'area per concerti all'aperto con 400 posti a sedere. Il parco della musica grazie alla nuova

⁸² “Guidato da Massimiliano e Doriana Fuksas, è uno dei più importanti studi di architettura internazionali al mondo. Negli ultimi 40 anni l'azienda ha sviluppato un approccio innovativo attraverso una sorprendente varietà di progetti, che vanno dagli interventi urbani agli aeroporti, dai musei ai centri culturali e spazi per la musica, dai centri congressi agli uffici, dagli interni alle collezioni di design.

Con sedi a Roma, Parigi, Shenzhen, Dubai e New York e uno staff di 170 professionisti, lo studio ha realizzato più di 600 progetti e ha lavorato in Europa, Africa, America, Asia e Australia, ricevendo numerosi riconoscimenti internazionali.”

Progetti e informazioni al sito ufficiale <https://www.fuksas.com/>

⁸³ Jordi Henrich I Monràs, Architetto, che ha studiato presso la Columbia University di New York specializzandosi in edifici pubblici. Studia e partecipa anche all'ILAUD (Laboratorio Internazionale di Architettura e Progettazione Urbana) di Urbino (1981), corso di architettura e spazio pubblico urbano. È stato Architetto del Servizio Progetti Urbani del Comune di Barcellona (1987-2004) e architetto del Servizio Spazi Pubblici dell'Area Metropolitana di Barcellona (2004-2007). Attualmente lavora come libera professionista in progetti di spazi pubblici e di edilizia pubblica ed ha affiancato lo studio Fuksas nella progettazione dello scalo di Bari. Per ulteriori informazioni <https://jordihenrich.com/>.

*struttura prevista dal masterplan è facilmente raggiungibile dal centro della città.*⁸⁴

Si tratta, dunque, di un progetto che interessa tutta la zona, fornendone una nuova forma, con una nuova attrattiva e una nuova identità. Questo tipo di progetti vanno a creare all'interno della città nuovi spazi e devono inserirvi tutti quei servizi che mancano.

Il verde, come già detto, è la chiave di tutti questi progetti: non solo per fini estetici, il verde viene inserito in zone altrimenti prive di spazi per la collettività e permette di rendere questi spazi nuovi centri di aggregazione e ripresa anche sociale di questi stessi spazi.

Avvicinandoci ad esempi più affini alla Spoleto-Norcia, tema di questa trattazione, come già detto, in Italia e in Europa si è diffusa la voglia di riscoprire e riutilizzare i tracciati ferroviari, laddove ripristinarli sia impossibile, trasformandoli in percorsi destinati alla mobilità dolce, alle Greenways, o riattivandole di modo che

*<<La ferrovia come valore comune torna alle persone sotto una nuova forma, che non vede fisicamente passare i treni, ma che sfrutta l'ingegno e le tecnologie che sono state necessarie un tempo per realizzare le sue sedi. Un altro modo per riappropriarsi di un mezzo antico inventandosi nuove modalità di viaggio, coniugando il vecchio e il nuovo, il tema eterno del viaggio con le sue nuove sensibilità>>*⁸⁵

O riporti a luoghi tagliati fuori dalle realtà maggiori, nuovo interesse e nuovi bacini di persone interessate.

La riattivazione della linea, per quanto riguarda la Spoleto Norcia, è più formale che reale: non si intende e sarebbe poco praticabile, riportare binari e treno come in origine ma si vuole creare un collegamento che ne ricalchi le orme. Tale collegamento si auspica con la creazione di una rete di collegamenti che parta e abbiamo come linfa vitale il tracciato originale. Per fa ciò gli elementi principali, oltre agli interventi di recupero già descritti, sono:

- L'inserimento di mezzi a energia sostenibile e rinnovabile che possano sia seguire il tracciato che da esso allontanarsi per collegare gli elementi importanti del territorio
- Servire tutta la linea di collegamenti internet che la rendano anche un elemento di miglioramento per la vita della popolazione autoctona e non solo degli avventori.

⁸⁴ Descrizione del progetto dal sito fuksas.com

⁸⁵ Parole di Mauro Moretti, ex amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, in Marcarini, Rovelli, 2018 (d)

L'inserimento delle giuste funzioni all'interno degli edifici di servizio alla ex ferrovia è centrale per creare quella rete di collegamenti e per la messa a sistema di tanti elementi culturali presenti su territorio e nei centri abitati collegati dalla tratta. Una giusta funzione può fornire i giusti servizi alla linea e alla popolazione autoctona, diventare una fonte di guadagno e incrementare il numero di persone interessate alla linea e al suo futuro mantenimento.

Quanto detto finora, oltretutto, risponde al punto 9 dell'Agenda 2030: **Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile.** Che recita:

<<Gli investimenti in infrastrutture – trasporti, irrigazione, energia e tecnologie dell'informazione e della comunicazione – sono cruciali per realizzare lo sviluppo sostenibile e per rafforzare le capacità delle comunità in molti paesi.

(...)

Lo sviluppo industriale inclusivo e sostenibile è la prima fonte di generazione di reddito; esso permette un aumento rapido e sostenuto del tenore di vita delle persone e fornisce soluzioni tecnologiche per un'industrializzazione che rispetti l'ambiente.

(...) Senza tecnologia e innovazione, non vi sarà industrializzazione, e senza industrializzazione non vi sarà sviluppo.>>⁸⁶

Tali elementi di locomozione sono individuali e ad alta tecnologia e si sono presi ad esempio i dati legati a prototipi già rodati in realtà più cittadine, il cui uso in un percorso extraurbano, risulta inedito: Per avere un esempio di che tipo di utilitaria si immagina sulla tratta si può fare riferimento alla Noah⁸⁷ car presentata dagli studenti della University of Technology di Eindhoven, che ha queste caratteristiche:

- È al 90% realizzata con scarti alimentari, secondo i principi dell'economia circolare.

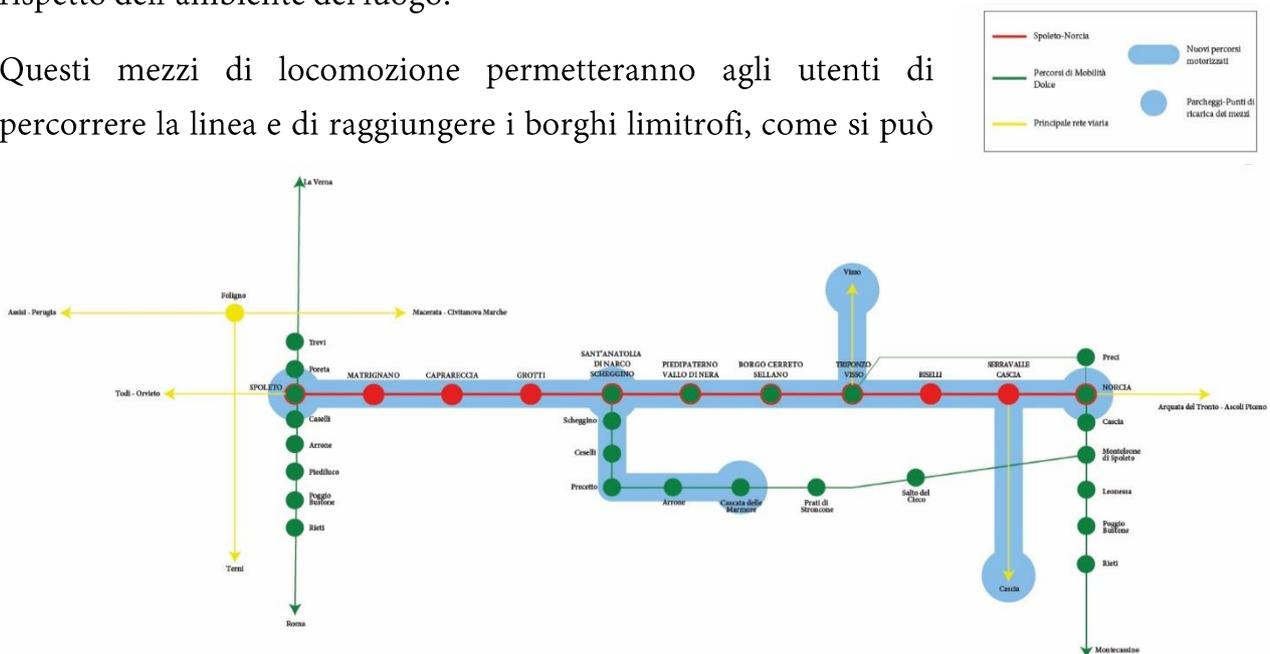
⁸⁶ Pagina dedicata all'obiettivo del sito ufficiale del Centro Regionale delle Nazioni Unite. <https://unric.org/it/obiettivo-9-costruire-uninfrastruttura-resiliente-e-promuovere-linnovazione-ed-una-industrializzazione-equa-responsabile-e-sostenibile/>

⁸⁷ Dati dagli articoli "Noah, la prima mini-car elettrica realizzata con gli scarti di lino e zucchero (#economiacircolare)" di Germana Carillo del 24.04.2019 sul sito www.greenme.it e "Sbarca a Milano Noah, la prima auto circolare" di Lorenzo Gaggi del 01.04.2019 su sito tg24.sky.it

- Una velocità max. di 110km/h.
- Un'autonomia di circa 240 km.
- Un peso totale di 420kg di cui 360 solo di batteria.
- È realizzata con bioplastica realizzata a partire dallo zucchero, materiale la cui produzione è sei volte meno dispendiosa di energia rispetto ai materiali utilizzati in questi casi solitamente (carbonio e acciaio).
- Alla fine della vita utile della macchina tutti i suoi elementi possono essere rielaborati e riutilizzati.

Tali elementi andranno chiaramente adattati nel colore per non disturbare la fauna del luogo e per adattarsi alla sua flora, e sono l'emblema del tipo di approccio tecnologico che si auspica anche all'interno di agenda 2030: attento all'annoso problema dell'inquinamento e attento al rispetto dell'ambiente del luogo.

Questi mezzi di locomozione permetteranno agli utenti di percorrere la linea e di raggiungere i borghi limitrofi, come si può



vedere nel masterplan schematizzato, diminuendo drasticamente l'utilizzo di mezzi propri inquinanti. Questi elementi, inoltre, potranno gravitare anche intorno alle realtà economiche e terziarie del luogo che potrebbero trovare nel nuovo bacino di utenti, una nuova spinta, sia dopo il sisma che dopo l'emergenza attuale.

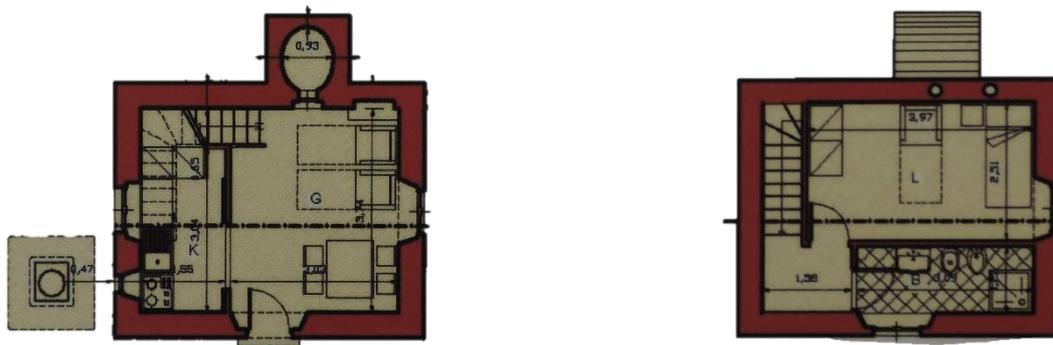
Questi interventi, sebbene minimi dal punto di vista fisico, puntano sulla resilienza del luogo: sulla sua capacità di trasformarsi prendendo spunto dalla propria stessa storia. Sulla Spoleto

Norcia tornerà a correre metaforicamente un mezzo di locomozione e ritornerà a collegare le realtà interessate, portandovi nuovi bacini di turisti, il cui arrivo sarà semplificato dalla linea stessa e attratto dalla fusione tra tecnologia e tradizione del progetto e dalla ricchezza culturale, architettonica e ambientale che questi luoghi nascondono.

Come evidente dalla descrizione che se n'è fatta precedentemente, gli edifici sulla linea hanno delle planimetrie piuttosto semplici che permettono di immaginare al loro interno diversi tipi di utilizzo:

(tutte le immagini sono parte di un progetto ipotetico proposto prima del sisma del 2016 dalla Co.Mo.Do, sono state fornite dal museo della Ferrovia Spoleto Norcia e rielaborate in sede di questa tesi)

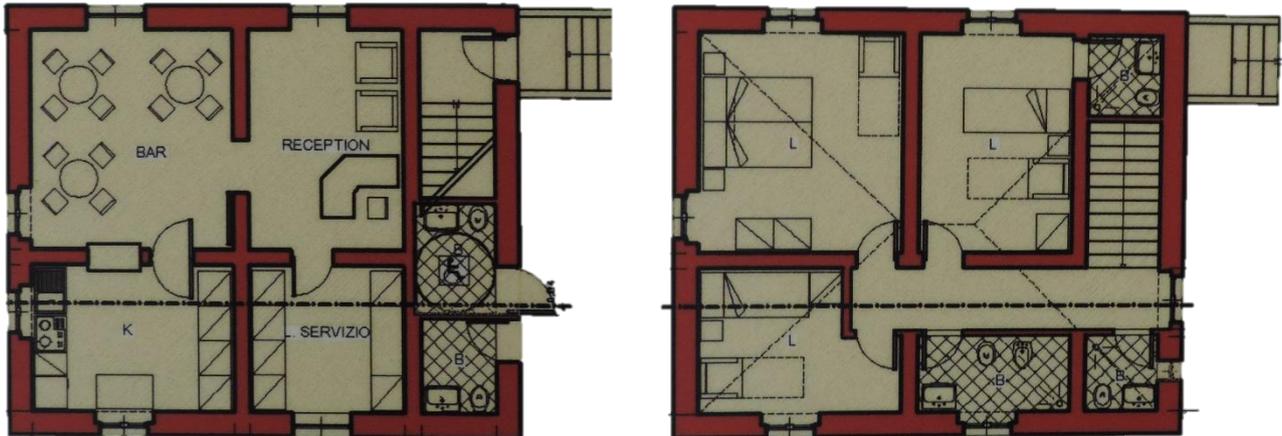
- I caselli:



I caselli hanno dimensioni molto ridotte, in quanto, in origine, ospitavano esclusivamente l'abitazione dell'addetto, il quale, in più di un caso, viveva nei paesi attigui, non occupando sempre l'immobile. Vista la sua conformazione e il fatto che ognuno di questi è fornito di un forno esterno, si ipotizzano fondamentalmente questi possibili riutilizzi:

- Rifugi escursionistici: intesi come spazi in cui, su richiesta, coloro che seguono la tratta ferroviaria possano pernottare e servirsi di una cucina e servizi igienici.
- Strutture di servizio: intese come spazi ad uso degli utenti della linea, come servizi igienici, spazi per la didattica in situ, aree di servizio per le biciclette e i pedoni...

- Le stazioni intermedie:

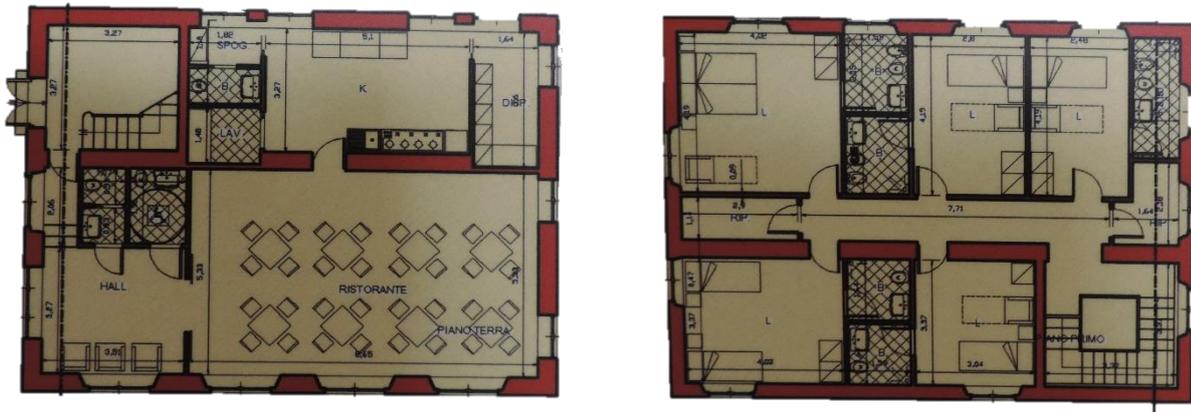


In questo caso le dimensioni aumentano e, spesso, anche gli spazi attigui disponibili. Originariamente erano organizzate con un piano aperto al pubblico, a livello della ferrovia, e uno privato ad uso del ferroviere e della sua famiglia.

Le possibili destinazioni ipotizzate in sede di questa tesi sono:

- Strutture museali e-o espositive: come nel caso delle due stazioni terminali, si ipotizza che alcune di esse, o una loro parte, possa essere adibita a esporre mostre temporanee o mostre permanenti sul territorio e sulle sue già descritte particolarità.
- Strutture di sostegno al turismo: infopoint attrezzati per la diffusione di materiale informativo sul territorio, che sono fondamentali per estendere l'attenzione che la linea avrà su altri elementi presenti sul territorio, più o meno vicini.
- Rifugi escursionistici: intesi come spazi in cui, su richiesta, coloro che seguono la tratta ferroviaria possano pernottare e servirsi di una cucina e servizi igienici.
- Strutture ricettive: intesi come ristoranti; la natura e la ricchezza del contesto dal punto di vista enogastronomico rende necessarie questo tipo di strutture che fonderanno la loro fortuna su un continuo concatenarsi tra loro e il contesto.

- La sottostazione di Piedipaterno:



Si tratta dell'edificio più grande su tutta la linea, essendo in origine destinato ad ospitare gli enormi macchinari che distribuivano la corrente a tutta la linea. La sua vicinanza alla stazione di Piedipaterno e ad un allevamento di trote, suggeriscono che possa essere destinata ad ospitare una struttura polivalente, sia ricettiva che di servizio alla linea.

Nella tavola C1 si propone una possibile organizzazione lungo la linea di queste destinazioni.

G. LA RICOSTRUZIONE DELLA STAZIONE DI NORCIA

La ricostruzione di Norcia è il necessario termine di questo progetto in quanto da completezza alla linea e alla sua “Rigenerazione funzionale innovativa”.

La stazione si sviluppava su due piani, come le altre, con i due fronti lunghi rivolti rispettivamente verso la ferrovia e verso la strada statale; ha un magazzino limitrofo, anch'esso in attuale stato di abbandono, del quale la demolizione è stata posticipata solo dal sisma. Al lato opposto rispetto a tale magazzino la stazione aveva un piccolo parco dedicato, con una fontana centrale, ancora attualmente visibile.



*Vista del Parco della Stazione, archivio Fasciglione, anni 30
In alto: foto attuale del parco, foto da rilievo, luglio 2020*

La stazione è stata ristrutturata negli anni 90 del secolo scorso, con interventi che risulteranno fatali alla struttura durante il sisma: è stato, contestualmente a tale ristrutturazione, inserito un cordolo in cemento armato alla base della copertura che, non avendo la stessa elasticità della struttura in muratura sottostante, ha innescato un effetto martello che è stato fatale alla stazione.



La struttura ha ceduto alla seconda scossa dello sciame sismico che ha interessato l'area la notte del 24

agosto 2016, esattamente alle 4:33 del mattino, che ha avuto magnitudo 5.3 ed epicentro molto vicino a Norcia.



Dal momento del crollo, quello che rimane della stazione è rimasto esattamente come era, se non si conta la vegetazione che copre sempre i più i resti e rende difficile un rilievo esatto di quanto rimane. Resta evidente come la copertura si sia comportata come un blocco a sé stante e come l'infausto cordolo abbia causato il crollo della struttura, che è caduta su sé stessa.

Il progetto vorrebbe recuperare e includere nella nuova costruzione quanto rimasto in piedi degli apparati murari originali, costruendovi all'interno una struttura che riprenda lo schema di aperture della stazione prima del crollo. L'edificio finale, dunque, dovrebbe essere un dialogo tra l'evento traumatico del terremoto, la storia della tratta e il futuro della ricostruzione, attraverso nuove scelte tecnologiche.

La nuova struttura si vuole che risponda a dei requisiti chiave:

- Deve essere antisismica
- Deve essere il più possibile progettata e realizzata con tecnologie ecosostenibili e a basso impatto ambientale
- Deve sfruttare energie rinnovabili



La tipologia “stazione” di fine XIX sec – inizio XX sec. in Umbria e nel centro Italia.

Un elemento che sembra importante sottolineare è che la maggior parte delle stazioni costruite in Umbria e nel Centro Italia nello stesso periodo di quelle della Spoleto Norcia, che, ricordiamo, vengono terminate tra il 1920 e l'anno successivo, hanno degli elementi decorativi, stilistici e strutturali in comune.



Perugia Fontivegge, cartolina inizio 900, collezione privata

Il primo di questi elementi sta nella scansione delle facciate, sulle quali è sempre individuabile la corrispondenza tra le aperture del piano superiore con quelle inferiori, quest'ultime spesso ad arco. Si tratta, infatti, quasi sempre di edifici su due piani fuori terra, sviluppate in lunghezza parallele ai binari, mentre gli altri due fronti si mantengono su dimensioni più limitate. Volendo prendere a misura il modulo verticale porta-finestra, spesso i lati corti si attestano tra i due e i tre moduli, mentre per le facciate principali il modulo viene ripetuto ben più volte.



Perugia Sant'Anna, circa 2010, foto personale

Si tratta quasi nella totalità, anche nei casi di stazioni importanti, come quella di Perugia Fontivegge, di stazioni passanti, e solo raramente se ne trovano di testa, come il caso di Perugia Sant'Anna. Le stazioni minori, come anche quelle della Spoleto Norcia sono di dimensioni più limitate e ospitavano gli spazi per gli utenti al piano inferiore e l'abitazione dei capostazione al piano superiore.



Stazione di Massa Martana, Perugia, fonte: Wikipedia



Stazione di Marmore, Perugia, fonte: Wikipedia

Questi elementi inseriscono le nostre stazioni e quella di Norcia in una visione più ampia, che rispondeva ai gusti dell'epoca e a un modello chiaramente riconoscibile e rodato in diverse parti della regione ma anche d'Italia. La semplicità e l'essenzialità di queste strutture verranno mantenute nel progetto futuro, anche perché la nuova stazione, sebbene costruita con materiali moderni e tecnologie nuove, rimanga

legata, anche in questo, alla sua storia

Il Progetto di ricostruzione della stazione di Norcia: i riferimenti architettonici

Il progetto della stazione si basa su un'idea fondamentale, come già detto: il colloquio tra passato, evento traumatico e futuro, rappresentati rispettivamente dalla stazione, il sisma e la nuova costruzione. Questo tipo di progetto vuole essere un intervento visibilmente in contrasto con l'architettura originale e storica, a livello di materiali e finiture, pur rimanendo ad essa strettamente legato, sia per quanto riguarda i volumi che lo schema di aperture e planimetrico. Il creare una sorta di elemento estraneo al contesto vuole visivamente denunciare l'evento traumatico che l'edificio ha subito e che ne ha causato il crollo, ridando completezza alla linea, con la sua stazione di testa di Norcia e inserendo al suo interno nuovi servizi al tracciato stesso e alla vicina cittadina.

Un elemento importante da sottolineare è che il progetto vuole essere un esempio solo a livello dello sfruttamento di nuove tecnologie a livello strutturale, anche per la ricostruzione del centro urbano vicino; mentre si auspica una tipologia di intervento più conservativa e rispettosa della preesistenza in presenza di edifici all'interno di nuclei urbani consolidati.

Per questo tipo di progetto si sono presi in considerazione diversi esempi internazionali, ritenuti notevoli per il loro dialogo tra gli elementi esistenti. Primo tra questi è il Ruin Studio⁸⁸, progetto del Lily Jencks Studio e di Nathanael Dorent Architecture⁸⁹.



Ruin Studio, foto di Sergio Pirrone, dalla pagina dedicata al progetto sul sito archdaily.com, visitato in data 05/10/2020

⁸⁸ Informazioni e dati dalla pagina dedicata al progetto sul sito archdaily.com

⁸⁹

Il progetto inserisce all'interno dei resti di una fattoria risalenti al XVIII secolo d.C. una architettura che ne richiama la forma originale, ma ne rivoluziona le aperture e i materiali. All'interno è inserita una terza struttura sinuosa che disegna gli ambienti e li divide. Il dialogo, dunque, è tra i tre elementi, le rovine con la loro irregolarità, la semplicità dell'involucro intermedio, realizzato in gomma EPDM⁹⁰ nera, che difende l'interno dagli attacchi atmosferici con uno spessore minimo, e la "liquidità" delle forme sinuose della struttura interna che sembra quasi imprigionata nella precedente. Non risulta difficile, dopo quanto detto, identificare questo come l'esempio principale a cui si guarda per la progettazione della nuova stazione di Norcia.

Altri esempi di strutture innovative costruite all'interno e-o in dialogo con altre tradizionali, sebbene in sale totalmente differenti sono:

- Il Castello di Rivoli⁹¹, a Torino, attualmente sede del Museo d'Arte Contemporanea locale, un edificio dalla storia sontuosa quanto travagliata che dopo essere stato danneggiato dall'occupazione francese dal 1690 e il 1693, divenne un cantiere infinito, fermo al 1734. Nei secoli successivi, questa architettura vedrà affacciarsi periodi di rinascita molto brevi, contestualmente ai quali vennero fatti diversi interventi minori, e lunghi periodi bui, quale il periodo delle guerre mondiali, durante le quali fu spesso



La manica lunga del Castello di Rivoli, fotografia di Andrea Guermani, dal sito castellodirivoli.org

⁹⁰ Le gomme EPDM (dall'inglese Ethylene-Propylene Diene Monomer) sono una famiglia di gomme sintetiche del gruppo M secondo la classificazione DIN/ISO 1629 e della ASTM D 1418-19. Del gruppo M fanno parte gli elastomeri che contengono catene polimeriche di tipo polimetilenico senza insaturazioni.

⁹¹ Tutti dati dal sito ufficiale del museo castellodirivoli.org e dal materiale di studio proprio della testista.

usato come rifugio per sfollati e i dopoguerra. Ed è proprio da quanto rimasto non terminato ed abbandonato tanto a lungo che dagli anni Sessanta del secolo scorso, l'architetto Andrea Bruno parte per il suo progetto che ha il merito di aver ridato unità e stabilità al complesso. La base centrale di tale progetto e dei successivi che interverranno sul castello fino ai primi anni 2000 è stata l'”innestare” gli elementi nuovi, quali ascensori, grandi vetrate, scale di servizio, nel tessuto di quanto rimaneva della struttura originale e il risultato è evidentemente l'equilibrio tra i due elementi, dato anche dal loro contrasto.

- La E/C home⁹² dello studio SAMI-Arquitectos, una casa vacanze sull'isola di Pico, nelle Azzorre, che si inserisce all'interno delle rovine di una abitazione tradizionale in muratura, sfruttandola a suo favore e lasciandosi da essa scandire e disegnare. Anche in questo caso la nuova struttura è in netto contrasto tecnologico e stilistico rispetto all'originale.



Particolare dell'E/C house, foto di Paolo Catrica, dalla pagina dedicata al progetto nel sito archdaily.org

⁹² Informazioni e dati dalla pagina dedicata al progetto sul sito archdaily.com

- Il Rifugio Paraloup, sulle montagne del cuneese, in Piemonte, che a opera degli architetti Giovanni Barberis, Dario Castellino, Valeria Cottino e Daniele Regis, è stato recuperato con un intervento che ha costruito all'interno delle costruzioni esistenti, mantenendo lo stile e l'antichità del borgo ma rendendolo agibile e tecnologicamente avanzato.

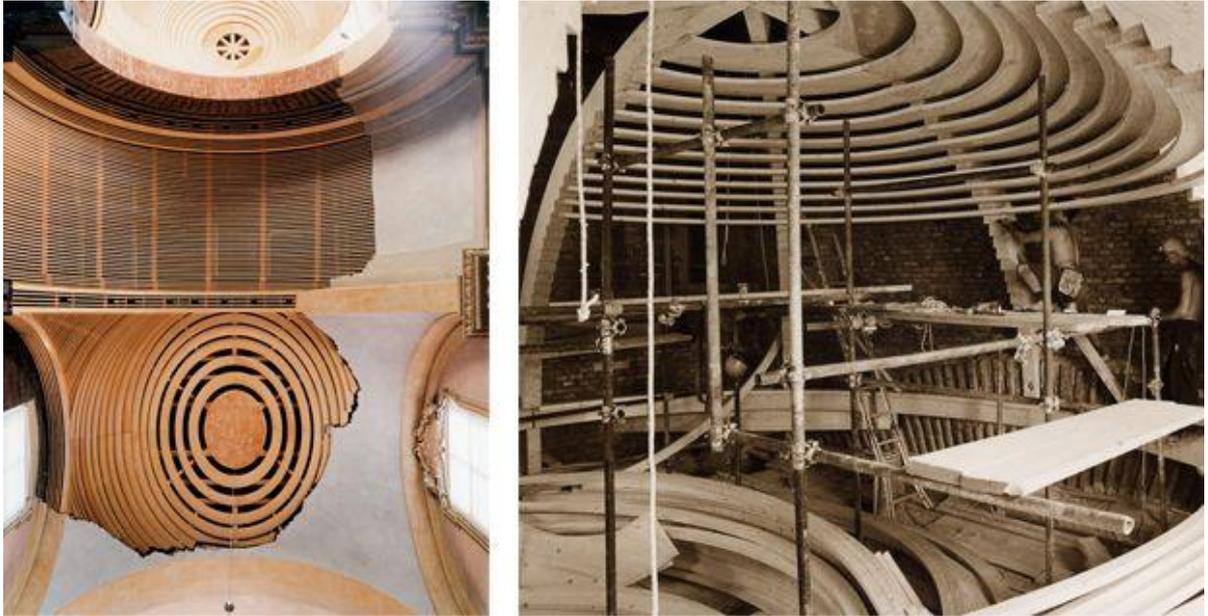


Particolare del Rifugio Paraloup dal sito rifugidelpiemonte.it

Altri riferimenti, questi, però, per quanto riguarda l'integrazione di strutture tradizionali con tecnologie innovative sono:

- L'intervento alla Chiesa di San Filippo Neri a Bologna⁹³: ad opera dell'architetto Pierluigi Cervellati, interessa l'oratorio della grande Chiesa, colpito dai bombardamenti della Seconda guerra mondiale. L'architetto crea un cosiddetto restauro leggero, inserendo una struttura in legno per risanare le mancanze e richiamare, formalmente, l'architettura originale. L'intervento, dunque, ridona alla struttura la sua completezza, pur rimanendo evidente, visibilmente denunciato dal materiale differente.

⁹³ Informazioni dal sito architetturaecosostenibile.it



La copertura dell'Oratorio della Chiesa di San Filippo Neri a Bologna, immagine dal sito architetturaecosostenibile.it

- L'intervento alla Chiesa Paleocristiana di San Pietro⁹⁴ a Siracusa: ad opera dell'architetto Emanuele Fidone, all'inizio degli anni 2000, interviene su un manufatto, la chiesa, la cui storia è stata segnata da continue modifiche. Il progetto, come nel caso precedente, ricrea la parte sommitale dello spazio, con una struttura lignea che richiama formalmente la copertura originale. L'intervento ha la sua forza nel contrasto materico e nel dialogo con il passato.



Particolare dell'intervento, da archilovers.com

⁹⁴ Dati da: <https://www.premiorestauro.it/documents>

Il Progetto di ricostruzione della stazione di Norcia: i Criteri e i Requisiti

Il progetto della stazione di Norcia e del suo magazzino, sia a livello formale che strutturale, si basa su alcuni criteri predeterminati su cui si è evoluto tutto il suo sviluppo.

Tali criteri riprendono la volontà, già precedentemente esposta, di creare un dialogo tra i resti e le nuove strutture, tra i nuovi edifici e la storia del luogo, oltre che tra gli edifici stessi e il loro contesto.

Su quanto detto, i criteri e i requisiti individuati sono:

- Il mantenimento e il recupero dei paramenti murari rimasti in seguito al sisma;
- La ripresa formale delle facciate principali della stazione: di queste due facciate, rivolte rispettivamente verso la strada e verso la sede delle rotaie, si vuole mantenere lo schema delle aperture, riproponendole, almeno formalmente, con i nuovi materiali scelti;
- Mantenere, dunque, la forma originale dell'edificio, sebbene in dimensioni leggermente inferiori;
- Fare della stazione stessa un elemento esposto ed espositivo: a questo rispondono soprattutto le due facciate laterali che, essendo coperte in gomma EPDM nera, diventano palco, tela e quinta teatrale, oltre che nascondere gli impianti necessari al riscaldamento dell'ambiente interno;
- Creare un nuovo spazio per la città, un nuovo parco fuori le mura che fornisca spazi per la cittadinanza così fortemente colpita dalla sua recente storia;
- Sfruttare il collegamento fornito dalla ferrovia, re immaginata come descritto precedentemente, per fare della stessa una esposizione diffusa, un elemento di pregio nel territorio.

Tutto questo per fare della stazione e dei suoi dintorni un elemento funzionale al suo uso e alla vicina Norcia.

A quanto detto va aggiunto, vista la storia pregressa dell'area, che la struttura deve necessariamente essere antisismica, per questo si propone che sia in travi in acciaio, molto leggera e formalmente semplice. Tale impianto permette anche una certa libertà nel trattamento degli spazi interni.

Il Progetto

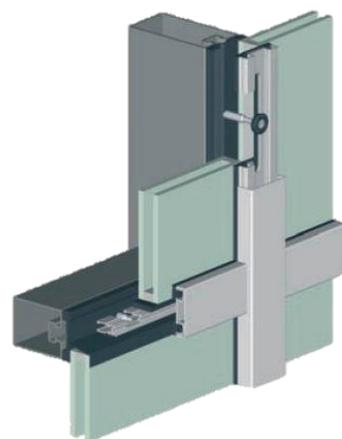
Il progetto di ricostruzione di Norcia si concentra su tre focus:

LA STAZIONE

si progetta la rimozione dei detriti della stazione originale, ancora in loco, con attenzione a mantenere il più possibile i paramenti murari esterni rimasti nella loro sede originale. Dopo il restauro di tali resti con l'utilizzo della già citata tecnica del "reticulatus", la nuova costruzione si inserirà al loro interno.

Tale struttura è in travi in acciaio e riprende la forma dell'edificio originale, riproponendone anche la tipologia di tetto a falde. Tale struttura sarà visibile all'interno dell'edificio lungo le pareti di facciata, rivestite all'esterno da un sistema di pannelli vetrati.

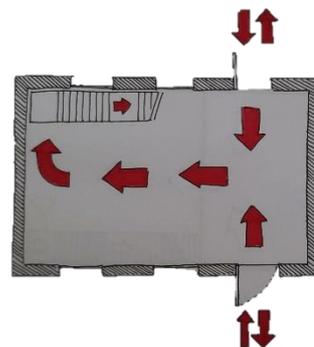
Per tali facciate il sistema identificato è quello offerto dalla società Jensen, nella sua variante VISS TVS, che, da catalogo, *"(...) trova applicazione nelle vetrate verticali o a segmenti e ogni qualvolta le esigenze di isolamento termico sono particolarmente elevate. Le guarnizioni orizzontali e verticali disposte internamente su un unico livello creano una tenuta continua molto efficace. I punti d'incrocio sovrapposti vengono sigillati con speciali nastri in butile, assicurando una permeabilità dei giunti e una protezione contro la pioggia battente fino a 1200 Pa. La facciata VISS HI ad elevata coibentazione termica è munita di un'anima isolante nella scanalatura vetro che le consente di raggiungere valori di U_f fino a 0,7 W/m²K. È idonea quindi alle costruzioni passive e contribuisce in maniera essenziale al risparmio energetico, risultando così un prodotto all'avanguardia.*"⁹⁵ Queste caratteristiche rendono le facciate ottime per i rigidi freddi e per le pesanti nevicate che spesso interessano la zona.



⁹⁵ Dal Catalogo Jensen consultato sul sito <http://img.edilportale.com>, pag.7

Sulle due facciate laterali, invece, viene proposto un rivestimento in gomma EPDM nera, sia all'interno che all'esterno. L'intercapedine creata da questi due strati di rivestimento sarà la sede degli impianti di riscaldamento a servizio dello spazio espositivo interno.

Benché in facciata vengano riproposte tutte le aperture originali, solo alcune di queste manterranno la loro funzione, mentre le altre avranno un significato puramente estetico: questo è stato deciso per realizzare un percorso obbligato all'interno della struttura, per direzionare il flusso dei visitatori. Per questo motivo, come da schema, solo due delle porte originali saranno utilizzabili.



L'interno dell'edificio è immaginato quasi completamente come una sala a doppia altezza, se non per una scala, lungo la facciata rivolta verso l'ex sede ferroviaria, che porta a un soppalco. Questo soppalco ha la dimensione di un terzo della superficie del piano inferiore, creando un vero e proprio loggione su di esso e sulla parete nera opposta. Questa organizzazione dello spazio è giustificata dalla natura di esposizione che si ipotizza all'interno della struttura: lo spazio sarà aperto a mostre temporanee ma vuole essere un'esposizione completa in qualsiasi momento l'utente possa visitarla. Per questo si immagina un'esposizione orizzontale: il pavimento del piano inferiore sarà una riproduzione in scala di tutta la linea ferroviaria dando la possibilità al visitatore di percorrere con lo sguardo e con la conoscenza gli spazi che questa attraversa. Il seguire questo percorso porterà i piedi dell'ospite direttamente alle scale. Il loggione creato con il soppalco permetterà contemporaneamente di godere dall'alto del quadro realizzato dal pavimento al piano inferiore e delle proiezioni sulla parete nera opposta.

Questo tipo di esposizione permanente lascia lo spazio completamente libero a qualsiasi tipo di mostra temporanea, senza però fare della struttura un mero contenitore.

IL MAGAZZINO:

La struttura e le tecnologie utilizzate sono le stesse della stazione, fatta eccezione per le pareti in EPDM, assenti. A differenza della stazione, la struttura di base, anche se destinata alla demolizione già prima del sisma, è fondamentalmente in piedi, sebbene con diverse lacune. Il sisma, l'abbandono e le abbondanti nevicate che interessano la zona hanno reso insalvabile l'elemento di copertura che in diversi punti è crollato o è in procinto di farlo. Per quanto detto,

il progetto si vuole inserire all'interno delle quattro pareti, più o meno conservate, nella forma di una struttura ancora più semplice di quella della stazione.

Tale edificio riprende, anche nelle funzioni, il suo utilizzo originario di servizio alla vicina stazione, anche se in una forma leggermente diversa: ospiterà al suo interno i servizi igienici destinati all'uso pubblico e fornirà spazio ad attività di piccola ristorazione e punto informazioni.

Dunque, in questo caso, il collegamento con la storia dell'edificio e della zona, non sarà solo formale ma anche funzionale: l'edificio che ha servito per anni la piccola stazione norcina, torna a farlo, permettendo alla stessa di essere utilizzata nella sua interezza in qualità di luogo espositivo, immagazzinando in se stesso tutti i servizi di cui la stazione stessa ha bisogno.

GLI SPAZI VERDI:

Questo focus, a sua volta, si concentra su due elementi diversi: il parco della stazione, progettato con la stessa, sua cornice e gioiello, e lo spazio inutilizzato tra le due strutture, in disuso. La volontà che i due spazi parlino è evidenziata anche dal fatto che, venendo dalla città o seguendo la tratta ferroviaria, i due elementi si susseguano, creando un elemento complesso diffuso. Ma i due spazi devono e vogliono essere trattati molto diversamente tra loro: mentre il giardino sarà oggetto solo di lavori di ripristino della sua completezza e della sua bellezza, si vuole fare dello spazio tra la stazione e il magazzino una sorta di nuova piazza cittadina extraurbana, a servizio non solo dei nuovi edifici, ma della cittadinanza.

Bisogna ricordare che la stazione si trova in una zona attualmente caratterizzata per lo più da grandi capannoni industriali, che la rende un luogo solo di passaggio. La trasformazione dell'area di servizio alla stazione in una sorta di piazza punta anche ad attrarre una frequentazione diversa da quella attuale: si vuole rendere questo uno spazio pubblico godibile e sicuro.

Per quanto detto, gli interventi principali su questo spazio sono incentrati sulla sua bonifica e trasformazione:

- Vista la vicinanza con una strada a doppia corsia, trafficata e sulla quale le auto procedono ad alta velocità, si progetta la recinzione dell'area ma riprendendo gli elementi lapidei che originariamente si trovavano nei pressi della ferrovia, ancora presenti in diverse parti del tracciato e all'entrata del parco di Norcia stesso. Tale recinzione permetterà alla nuova piazza cittadina di rimanere sicura ma di non

risultare chiusa all'occhio. La ripresa degli elementi originari è un ulteriore segno della volontà di fare della storia dell'area un focus principale del progetto.

- Si vuole pavimentare l'intera zona creando aree di diversa destinazione con vari tipi di pavimentazione:
 - il legno nelle immediate vicinanze della stazione, ponendola come al centro di un palco e accentuando la valenza espositiva delle due pareti in gomma nera;
 - una pavimentazione lapidea per gli spazi di servizio, che si attesteranno nei pressi del magazzino, come parcheggi per le macchine elettriche che si vogliono inserire sul tracciato e per le biciclette, o spazi per il ristoro;
 - un recupero del manto erboso nei pressi di alberi già esistenti e a connessione tra i diversi spazi, per mantenere la natura del luogo e per non estraniarlo dall'indole naturalistica che tutta la linea, la greenway ha.

La piazza cittadina vuole essere uno spazio sicuro dove vivere a contatto con la stazione, che già prima della sua distruzione era un elemento semidimenticato dai cittadini di Norcia, riportandola al centro della vita comunitaria della città. Il collegamento fornito dalla ferrovia permetterà, inoltre, che questi spazi diventino parte di un piano più ampio, di progetti diffusi sul territorio e di eventi sparsi su di esso. Ad esempio, Spoleto ospita ogni anno il Festival dei Due Mondi che, in una situazione normale, non endemica come quella che stiamo attualmente vivendo e, si spera, in futuro, è sempre stato un elemento molto attrattivo ed ha ospitato personalità di importanza mondiale. Il parco della stazione, con la sua parete nera, su cui sarà possibile proiettare qualsiasi paesaggio o scenario immaginabile, può essere una nuova cornice per gli spettacoli innovativi che questo festival coinvolge.

Il progetto non vuole imporre a questo spazio degli elementi fissi che lo dividano, vuole che sia ad uso degli utenti, seppur indirizzandoli con le diverse aree pavimentate. Come all'interno della stazione si vuole creare uno spazio aperto, che basta a se stesso ma è adattabile a qualsiasi tipo di esposizione, il suo esterno vuole essere un elemento permeabile, strutturato ma disponibile a qualsiasi narrazione i suoi utenti vi vorranno fare: dal semplice gioco di bambini, a spettacoli futuristici, da concerti di musica da camera, a feste di paese, sempre sperando in un futuro più roseo e più sicuro.

CONCLUSIONI

<<(…) La notte era piena di stelle. Le montagne nere sembravano sporgersi su Norcia e intonare un canto sommesso. Da dove se non dall’Appennino, molto duro abituato da millenni a risorgere dopo ogni terremoto, poteva essere venuta, millecinquecento anni fa, quella formidabile spinta alla ricostruzione dell’Europa? (...). Lasciare Norcia – come Visso, Amatrice o Camerino – in macerie era blasfemo. Abbandonare l’Appennino significava sputare sulla nostra storia. Su Benedetto, Francesco, Romualdo e altri guerrieri della fede partoriti da queste terre. (...) La ricostruzione tardava, le case lesionate erano invase dalla vegetazione e divenivano estranee ai loro stessi abitanti, come dopo un’incursione di ladri. L’adrenalina dei resistenti poteva esaurirsi, gli ultimi abitanti aggrappati alla montagna forse se ne sarebbero andati, sfiniti da chi ripeteva loro, giorno dopo giorno, “ma chi te lo fa fare?”>>⁹⁶

In questa tesi, con il progetto della Spoleto Norcia e la sua trasformazione in qualcosa di più che una passeggiata nel cuore dell’Umbria, si aspirava a dare nuova vita a una zona martoriata dalla storia degli ultimi anni. Il sisma prima e la lentissima ricostruzione dopo e adesso hanno fatto di Norcia e dei paesi colpiti dei veri e propri fantasmi: esistono, vivono in qualche modo, ma hanno solo un riverbero della vitalità e della bellezza che avevano prima. L’esperienza personale di questi luoghi e l’affetto nei riguardi degli stessi hanno molto direzionato la scelta del tema e le scelte progettuali.

La volontà di non cancellare i segni del terremoto ma di farne la base della ricostruzione è esattamente il segno di questi sentimenti: dimenticare un evento tanto tragico e segnante è impossibile, ma impararne e ricostruire con la consapevolezza di essere più forti è quanto si spera di aver suggerito con questa tesi e il progetto della stazione di Norcia.

Come si è già detto nella tesi, percorrendo la ferrovia da Spoleto, ci si addentra in territori diversi, ognuno ricco di elementi singolari e personalissimi, partendo dalla ridente e ricostruita Spoleto, ricca di monumenti, musei e silente spettatrice di secoli di storia umbra, ai piccoli borghi serviti dalla ferrovia, la cui chiusura ha segnato un sempre più rapido declino della popolazione, pur non privandoli del loro fascino, alle strette valli del Nera e del Corno, fino ad arrivare alla valle di Norcia, dove è impossibile non soffermarsi sulle ferite lasciate dal terremoto, pur potendo godere di una bellezza quasi sacra della città.

⁹⁶ Da “Il filo Infinito” di Paolo Rumiz, ed. Feltrinelli, 2019, Milano

In questa tesi si è voluta proporre l'unione tra storia, ambiente e contesto e l'innovazione, sottoforma di mezzi di trasporto innovativi e scelte tecnologiche nell'architettura della stazione. L'innovazione rimane, però, sempre a servizio del contesto: nulla del progetto vuole modificare quel lento godere del paesaggio, quel potersi fermare a godere dei tempi della natura che ha redento la tratta ferroviaria Spoleto Norcia dandole nuova vita.

Il progetto della stazione di Norcia e del suo magazzino, inoltre, vuole essere l'elemento completante del progetto, ridando interesse alla linea ferroviaria e facendo della sua fine un nuovo inizio per la città di Norcia e il suo territorio: uno spazio espositivo per il presente (la tratta che verrà "esposta" come descritto nella stazione) e per il futuro, per i progetti di ricostruzione degli elementi principali della città, per le nuove musiche e i nuovi spettacoli che verranno scritti e per qualsiasi forma di passo avanti che Norcia e la sua valle faranno.

Il tema di questa tesi è stato il perfetto fondersi degli elementi che più hanno caratterizzato il mio percorso universitario: l'amore per la regione in cui sono cresciuta, gli insegnamenti sul restauro che fin dal corso del terzo anno hanno catturato tutta la mia attenzione e la ricostruzione post sismica, che più volte è stata oggetto di studio durante gli anni passati e che è una delle emergenze più grandi in Italia, dal punto di vista architettonico.

BIBLIOGRAFIA:

Sul contesto:

SANSI A., *Storia del Comune di Spoleto dal secolo XII al XVII*, vol. I, Stabilimento di P. Sgariglia, Foligno, 1879.

SANSI A., *Storia del Comune di Spoleto dal secolo XII al XVII*, vol. II, Stabilimento di P. Sgariglia, Foligno, 1884.

FAUSTI L., *Le Chiese della Diocesi di Spoleto nel XIV secolo secondo un codice del XVI secolo*, Archivio per la storia ecclesiastica dell'Umbria, Foligno, 1913.

NESSI, CECCARONI, *Da Spoleto a Visso*, Itinerari Spoletini, Spoleto, 1974

FABBI A. *Storia dei comuni della Valnerina*, Abeto (PG), 1976

FABBI A. *Guida della Valnerina: storia e arte*, Abeto (PG), 1977

FABBI A., *Visso e le sue valli*, Arti grafiche Panetto e Petrelli, Spoleto, 1977.

GENTILI, GIACCHÈ, RAGNI, TOSCANO, *L'Umbria – Manuali per il territorio – La Valnerina, Il Nursino, Il Casciano – Edindustria Roma*, 1977.

CHIUINI G., *Umbria*, nella collana *L'architettura popolare in Italia*, Editori Laterza, Bari, 1986.

TOSCANO G., MORICHELLI S., *La città e il Festival dei due mondi: Spoleto, storia di*

trent'anni, Edizioni Ente Rocca di Spoleto, Spoleto, 1987.

AA.VV., *L'Umbria*, nella collana *Italia Romanica*, Jaca books, Milano, 1989.

FAUSTI L., *I Castelli e le ville dell'antico contado e distretto della città di Spoleto*, Editoriale Umbra, Perugia, 1990.

ORIOLO G., *La Norcia di S. Benedetto: appunti storici*, Minima Nursina, Norcia, 1997.

VENANZANGELI A., *Visso: Città d'arte*, La Nuova Stampa, Camerino, 2001.

SPERANDIO B., *Chiese romaniche in Umbria*, Quattroemme, Perugia, 2001.

CIUCCI F., CECCARELLI G., COMINO C., *Istorie dell'antica città di Nursia*, Editore Nerbini, Firenze, 2003.

TOURING CLUB ITALIANO, *Umbria*, nella collezione *L'Italia*, Touring Editore S.r.l., Milano, 2004

IACOBILLI L., *Vite de' santi e beati dell'Umbria, e di quelli i corpi de' quali riposano in essa provincia, 1647-61*, rist. anast, Editore Forni, Foligno, 2008.

Regione Umbria, Giunta Regionale Direzione Ambiente Territorio e Infrastrutture, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE. Disposizioni di attuazione, Perugia, 2009

AMONI D. *Castelli, fortezze e rocche dell'Umbria*, Quattroemme, Perugia, 2010.

QUINTERIO F., CANALI F., *Percorsi d'Architettura in Umbria*, Editrice Centro Italia, Foligno, 2010.

BENEDETTI A., *Vallo di Nera e il suo territorio: storia arte ambiente e tradizioni*, Editore da Comune di Vallo di Nera, Vallo di Nera, 2010.

GRAMICCIA A., LANARI L. (A CURA DI), *Umbria*, in *Atlante del Barocco in Italia*, De Luca Editori d'arte, Roma, 2012.

GIGLIOZZI M.T., *Romanico in Umbria. Architettura sacra nel contesto*, Edizioni Kappa, Roma, 2013.

SPADA E., *La Valnerina. Taccuino di viaggio*, Il Formichiere, Foligno, 2017.

GIGLIOZZI M.T., *Norcia città sismica. La basilica di San Benedetto paradigma di rinascite*, Campisano Editore, Roma, 2019.

FRANCESCO BRACCI, *Plinio Il Giovane, Epistulae, Libro X*, Pisa University Press, Pisa, 2019.

Sulla Spoleto Norcia:

CAROSSO C., *Relazione sul progetto di ferrovia Spoleto Norcia*, Tip. Panetto e Petrelli, Spoleto, 1909.

“*Ferrovia Spoleto Norcia - Nascita della Ferrovia*” in *Trenitalia* n°5, 1979

“*Fine autocostruzione E 431 H0 - Ferrovia Spoleto Norcia*” in *Trenitalia* n°24, 1982

CRUCIANI M., *La ferrovia Spoleto-Norcia*, in "I Treni Oggi" n. 57, gennaio 1986.

CIOCI A., *Ferrovia Spoleto Norcia*, Kronion editore, Bastia Umbra, 1987

CIOCI A., *Spoletto-Norcia: una ferrovia alpina nel cuore dell'Umbria; la storia, la tecnica e le vicende umane che hanno condotto il "progresso" in Valnerina; il "trenino" corre ancora ... sulla Genova-Casella*, editore Calzetti-Mariucci, Ponte San Giovanni, 1997

CIOCI A., *Le strade ferrate in Umbria dalle origini ai nostri giorni*, Volumnia editrice, Perugia 2001

BIANCHI A., CIACCI F., FABIANI A. (A CURA DI), *Strade di carta, di ferro, di terra. La ferrovia Spoleto-Norcia: viaggio tra documenti, immagini e oggetti*, Grafiche Millefiorini, Norcia, 2006.

SABATINI M. (A CURA DI), *Da Spoleto a Norcia un percorso ritrovato: la ferrovia*

spoletina per lo sviluppo locale, INU edizioni, Roma, 2006

PROCINO M., *La ferrovia Spoleto-Norcia in «SLM - Sopra il livello del mare»*, Rivista dell'Istituto Nazionale della Montagna, n.30, 2006.

MARCARINI A., BOTTINI M. (A CURA DI), *Spoletto - Norcia, in Ferrovie delle meraviglie. Viaggio nelle Ferrovie Dimenticate d'Italia*, Co.Mo.Do. Confederazione Mobilità Dolce, Ediciclo 2012.

Sulla situazione ferroviaria internazionale, nazionale e locale attuali:

MAGGIOROTTI I. (A CURA DI), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Ferrovie dello stato Italiane, Roma 2016

MAGGIOROTTI I. (A CURA DI), *Atlante di Viaggio lungo le ferrovie dismesse*, Ferrovie dello stato Italiane, Roma, 2017.

MARCARINI A., ROVELLI R., *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, Istituto Geografico Militare, Firenze, 2018.

Sui casi studio illustrati nella tesi:

FURLANI PEDOJA A., *La Promenade plantée - Una ferrovia parigina trasformata in giardino*, in *Architettura del Paesaggio*, n. 4, pagg. 25–29, AIAPP, Firenze, 2000.

COCCO G., SIDDI C. (A CURA DI) *Itinerari di architettura e paesaggio - Architecture and landscape itineraries*. Barcellona, Lyon, Paris, Editore Gangemi, Roma, 2010.

DAVID J., HAMMOND R., *High Line: The Inside Story of New York City's Park in the Sky*, Farrar Straus & Giroux, New York, 2011.

JAMES CORNER FIELD OPERATIONS, DILLER SCOFIDIO & RENFRO, *The High Line*, Phaidon Press, New York, 2015.

MAGGIOROTTI I. (A CURA DI), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Ferrovie dello stato Italiane, Roma 2016

BORRI A. (A CURA DI), *Manuale delle murature Storiche*, 2 volumi, Deii Editore, Roma, 2016.

MAGGIOROTTI I. (A CURA DI), *Atlante di Viaggio lungo le ferrovie dismesse*, Ferrovie dello stato Italiane, Roma, 2017.

MARCARINI A., ROVELLI R., *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, Istituto Geografico Militare, Firenze, 2018.

GROSCH L., PETROW C., *Designing Parks: Berlins Park am Gleisdreieck or the Art of Creating Lively Places*, Jovis Verlag, Berlino, 2018.

Sul Paesaggio:

GOETHE J.W., *Opere. Volume II. Viaggio in Italia*, trad. a cura di Eugenio Zaniboni, Firenze, 1952, Ed. Sansoni.

SERENI E., *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, 1961, Editori Laterza.

TURRI E., *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, 1998, Marsilio Editori.

JAKOB M., *Il paesaggio*, Bologna, 2009, il Mulino.

SETTIS S., *Paesaggio Costruzione Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Torino, 2012, Einaudi.

LINGIARDI V., *Mindscapes. Psiche nel Paesaggio*, Milano, 2017, Raffaello Cortina Editore.

Il percorso che mi ha portato a questa tesi è stato lungo, spesso non facile, per certi aspetti sia spaventoso che meraviglioso, ma non ce l'avrei mai fatta senza avere la mia struttura portante, le persone che hanno fatto e fanno di me la persona che sono e che hanno sopportato in questi anni gli alti e i bassi senza mai lasciarmi sola. Quindi un enorme grazie...

Ai miei genitori, per avermi insegnato a non mollare mai, che le sconfitte non sono che il punto di partenza per la prossima vittoria e che, mai, in tutti questi anni di università mi hanno fatta sentire sola, incompresa o persa.

A mia sorella Federica che mi ha sempre spinto a vedere le cose da nuove prospettive e che mi fa sempre sentire la sorellona migliore del mondo.

A mio fratello Giuseppe, che mi ha insegnato che l'amore ha tanti modi diversi per esprimersi e che mi spinge sempre fuori dalla mia comfort zone.

A Salvatore, per le risate anche nei momenti più difficili, per gli abbracci quando le parole non bastavano più e per l'amore infinito e incondizionato.

A Francesca, sempre vicina, nonostante la distanza, con lo stesso sorriso che condividevamo sui banchi del liceo.

A Irene, che riesce a raddrizzare sempre il mio mondo, non importa quanto quello che vi abita sia brutto o spaventoso. Sei essenziale.

A Beppe, per aver sempre smontato una ad una le mie critiche distruttive su me stessa e avermi sempre ricordato che, per quanto difficile, nulla è impossibile.

Ad Ale, senza la quale questa tesi sarebbe stata molto più dura e che mi ha sempre aiutata con una pazienza infinita.

A Lucia, Melissa, Lucrezia, Monica, Francesca e tutti quegli amici che mi hanno sempre amata per quello che sono che per me ormai sono parte della mia famiglia.

A Simone, Daria e Alessandra, colleghi, amici, compagni di sventure, siete la cosa più bella che l'università mi abbia donato. Siete la mia conquista più grande al Politecnico.

Al signor Luigi Fasciglione, guida appassionata e sempre gentile in questa tesi sulla sua amata Spoleto Norcia.

Alla mia famiglia, ai miei zii, che mi hanno ognuno sostenuto con i loro talenti e al mio cuginetto Bernardo, non far limitare mai i tuoi sogni dalla loro difficoltà, ne vale la pena fidati di Lalla.

E infine, a mio nonno Beppe, che quando avevo 8 anni e ho annunciato “Nonno, da grande sarò architetto come te”, ha creduto subito in me e da quel momento non ha fatto altro che insegnarmi, sostenermi e direzionarmi. Ce l’ho fatta Nonno, sono architetto come te, spero che tu ne sia fiero.