



La nuova tendenza è riconvertire le vecchie ferrovie in piste ciclabili. L'esempio della Norcia-Spoleto
Nel Lazio è stata in parte riaperta la Capranica-Civitavecchia. In Friuli l'emozione della Pontebbana

Pedalando come un treno

IL PERCORSO

L'Umbria, terra di uliveti e di santi, è un ottimo terreno di gioco per le bici. E si arricchisce ogni anno di nuovi e spettacolari tracciati. Da qualche mese, dopo lunghi lavori, la vecchia e spettacolare linea ferroviaria che univa Spoleto alla Valnerina è rinata come pista ciclabile.

Ci vogliono buone gambe, certo, perché il dislivello non è poco. Occorrono un maglione e i fari, perché una delle gallerie sul percorso, quella della Caprareccia, è lunga due chilometri. Da Sant'Anatolia di Narco, dove il percorso si conclude, si può tornare per la via dell'andata o per la strada aperta alle auto che scavalca il valico della Somma. Oppure piegare a destra, e seguire la ciclabile della Valnerina verso la Cascata delle Marmore e Terni.

Nei prossimi anni verrà aperto ai ciclisti anche l'ultimo tratto della linea, che risale la valle verso Norcia, ai piedi dei Monti Sibillini. Un itinerario più facile, completamente in piano, collegherà Spoleto con Assisi, cuore spirituale e turistico dell'Umbria.

LA STORIA

Ma la parte più spettacolare del percorso, con i suoi viadotti e i suoi panorami su Spoleto, può essere già percorsa senza problemi. Il 25 aprile, gli appassionati dei pedali possono scoprirla insieme ai soci del MTB Club Spoleto, che organizzano una pedalata collettiva. Informazioni su www.laspoletonorcia-inmtb.it.

La storia della Spoleto-Norcia è

quella di tante ferrovie minori italiane. Disegnata dall'ingegnere svizzero Erwin Thomann, progettista della celebre ferrovia del Lötschberg, è stata inaugurata nel 1926. Le piccole automotrici, per i 51 chilometri del tragitto, impiegavano due ore. Nel 1944 le truppe tedesche in ritirata hanno danneggiato la linea con le mine, ma un anno dopo il servizio è ripreso.

Nel secondo dopoguerra, il mito del motore a scoppio e dell'auto ha portato alla chiusura della linea. Gli ultimi treni hanno viaggiato nel 1968, poi traversine e binari sono stati asportati. Alcuni tunnel sono stati chiusi e trasformati in fungaie, sui viadotti sono passati solo rari escursionisti a piedi o in mountain-bike. Tutti, però, hanno raccontato di un itinerario stupendo.

Negli anni Sessanta e Settanta, quelli del boom dell'auto, in Italia sono state abbandonate decine di linee ferroviarie "minori". Alcune, ancora dotate di binari, vedono oggi passare affollati treni turistici. Altre, se non coperte dall'asfalto, sono diventate percorsi pedonali o ciclabili.

Secondo il sito www.ferrovieabbandonate.it, queste ultime misurano 5000 chilometri. Un patrimonio immenso, che merita di essere riscoperto. Su alcune linee occorre abbattere cancelli, realizzare un fondo stradale adeguato, tagliare montagne di rovi. Su altre, in ogni parte d'Italia, questi lavori sono già stati fatti.

In Friuli, una spettacolare ciclabile utilizza la vecchia Ferrovia Pontebbana, costruita nel 1879 dagli ingegneri austro-ungarici per collegare Udine con Vienna. La linea, che oggi è la ciclabile Alpe-Adria, risale la valle del Fella con tunnel e viadotti, a picco sul fiume e sulla A27 per Tarvisio. Da Resiutta al confine si percorrono 51 chilometri, e si

può continuare sulle ciclabili austriache.

E' di origine austro-ungarica anche la vecchia ferrovia da Ora alla Valle di Fiemme (50 chilometri), tra Alto Adige e Trentino, che d'inverno, nell'ultimo tratto, diventa la pista da fondo della Marcialonga. Sono stati i genieri italiani, nel 1917, a costruire la ferrovia da Calalzo a Cortina (35 chilometri), trasformata in pista ciclabile da un paio d'anni.

LE TAPPE

Chi preferisce ambienti mediterranei può pedalare in Liguria, lungo la breve (5 chilometri) ma splendida pista da Framura a Levanto, da cui si scende a piedi a delle suggestive calette. O in Sicilia, dove 20 chilometri della storica linea da Siracusa a Ragusa consentono di traversare il canyon della valle dell'Anapo, e di raggiungere la necropoli bizantina di Pantalica.

Nel Lazio è stata solo in parte riaperta la spettacolare linea ferroviaria abbandonata da Capranica a Civitavecchia. Si può andare in bici, fino a oggi, solo da Barbarano Romano al viadotto sul Mignone. In Abruzzo, attende di essere trasformato in ciclabile il tratto dismesso della ferrovia Adriatica che taglia le scogliere a sud di Ortona. Il mare è limpido, l'ambiente suggestivo, ma la massicciata è una giungla e i tunnel sono ancora chiusi da cancelli. I ciclisti italiani e stranieri attendono.

Stefano Ardito





Da vedere



IL VECCHIO TUNNEL
Attraversamento della galleria Caprareccia: bisogna avere torce e un giubbotto



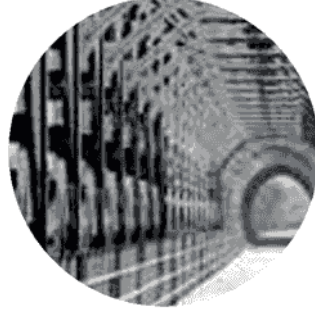
IL PAESE
La vecchia ferrovia umbra passa dentro poi costeggia la rocca di Spoleto



GLI OSTACOLI
In alcuni passaggi occorre sollevare la bici per poter continuare il percorso



IL PANORAMA
Uno dei passaggi più suggestivi: il viadotto di Cortaccione



IL PONTILE
Un passaggio sospeso ma ancora sicuro della linea Pontebbana

**PROGETTO ABRUZZESE:
RECUPERARE
IL TRATTO DI LINEA
CHE ATTRAVERSA
LE ALTE SCOGLIERE
DI ORTONA**



LE SCOGLIERE Il mare abruzzese di Ortona



Il tratto Spoleto-Norcia, dove si svolgerà il primo evento



Peso: 61%