

La Ferrovia Spoleto – Norcia

*Strada di carta, di ferro
di terra*

a cura di
Alessandro Bianchi e Luigi Fasciglione

Opera d'arte ferroviaria

“Fra le ferrovie di montagna italiane,... la Ferrovia Spoleto-Norcia ha sempre rappresentato per unanime giudizio non solo italiano, il massimo sforzo di tecnica dei tracciati; una specie di piccolo *Gottardo Umbro*. Forse perché tra le ultime ferrovie ad essere progettate, essa è anche la più ardita e difficile; tanto che a nessuno, oggi, potrebbe venire in testa di compiere ex novo uno sforzo simile. Ma tale esempio di tecnica ferroviaria resta, appunto, come monumento a testimoniare di un momento particolarmente felice nel modo di costruire le “opere d'arte” ferroviarie. E quindi va conservata come nostro patrimonio artistico e paesistico assieme, appunto perché il paesaggio Centro Appenninico Italiano è caratterizzato da questo continuo rapporto fra natura ed opera dell'uomo”

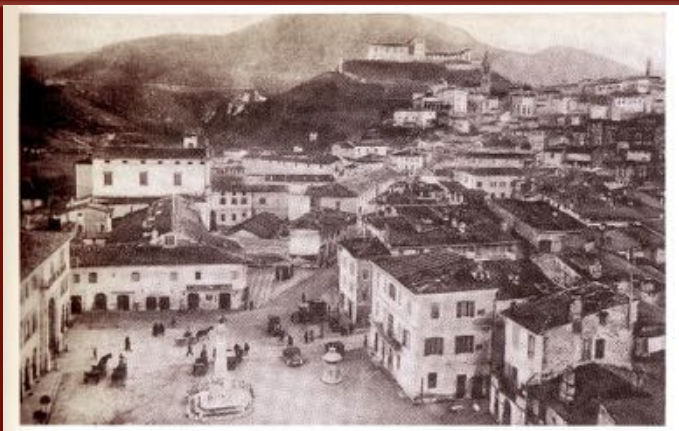
Prof. Giovanni Klaus Koenig

(Professore di Storia dell'Architettura
contemporanea all'Università di Firenze)

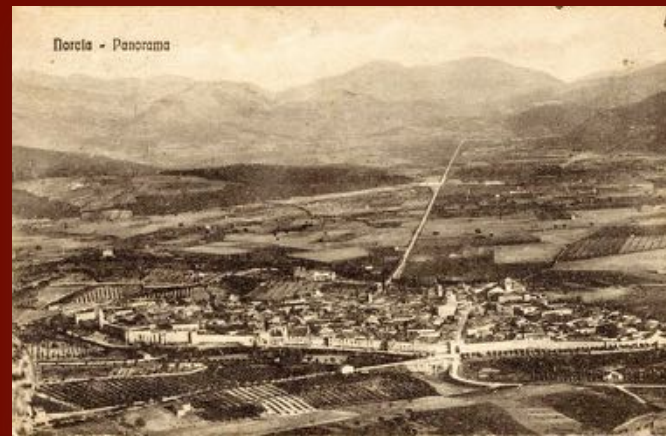
(*La Nazione*, Firenze, 12 agosto 1970)



Galleria Lastre. Foto, anni '60 del '900, tratta da "Voci della rotaia. Rotaie minori", anno VIII, N. 3, 1965. Spoleto, Sez. Archivio di Stato, Archivio Paolo Basler



*L'idea
di una Strada ferrata
tra Spoleto e Norcia*





Spoleto, panorama. Cartolina, primi del '900. Collezione Giampaolo Naticchioni

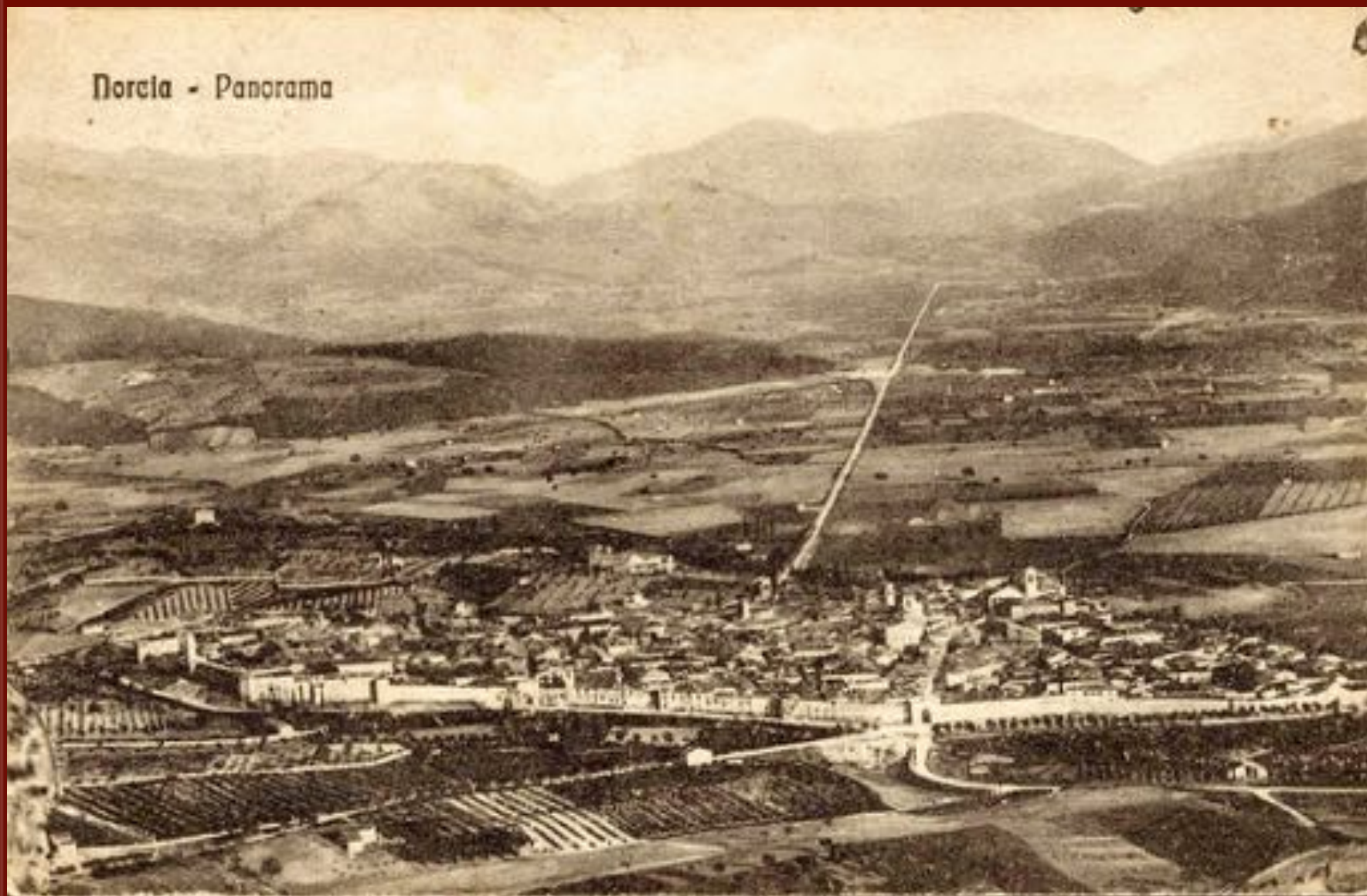
1891

“O noi conserviamo le comunicazioni e il commercio con la montagna, o siamo condannati a morire” così si esprimeva, nel consiglio comunale del 18 novembre 1891, Domenico Arcangeli, assessore ai Lavori pubblici del Comune di Spoleto.

Questa affermazione era motivata dal fatto che il movimento viaggiatori e merci della Montagna potesse preferire al disagiato valico di Forca di Cerro la comoda Strada provinciale per Terni lungo la Valle del Nera.

Nella suddetta riunione il Comune di Spoleto approvò la “Proposta della compilazione di un progetto di strada ferrata a sezione ridotta fra Spoleto e Piedipaterno”, di cui l’assessore Arcangeli aveva già interessato l’ing. Giovanni Bezzi

Norcia - Panorama



“Norcia, panorama”. Cartolina, primi del '900. Collezione Giampaolo Naticchioni

Strada di carta

1897

Il progetto Bezzi

1896 - 1897

Il Comune di Spoleto il 4 luglio 1896 conferma all'ing. Giovanni Bezzi l'incarico del progetto di una ferrovia economica Spoleto-Piedipaterno già affidatogli nel 1893.

Il progetto compilato come richiesto dall'amministrazione spoletina viene consegnato il 30 giugno 1897

PROGETTO
DI FERROVIA ECONOMICA
(A SCARTAMENTO DI M. 0.95)
SPOLETO - PIEDIPATERNO



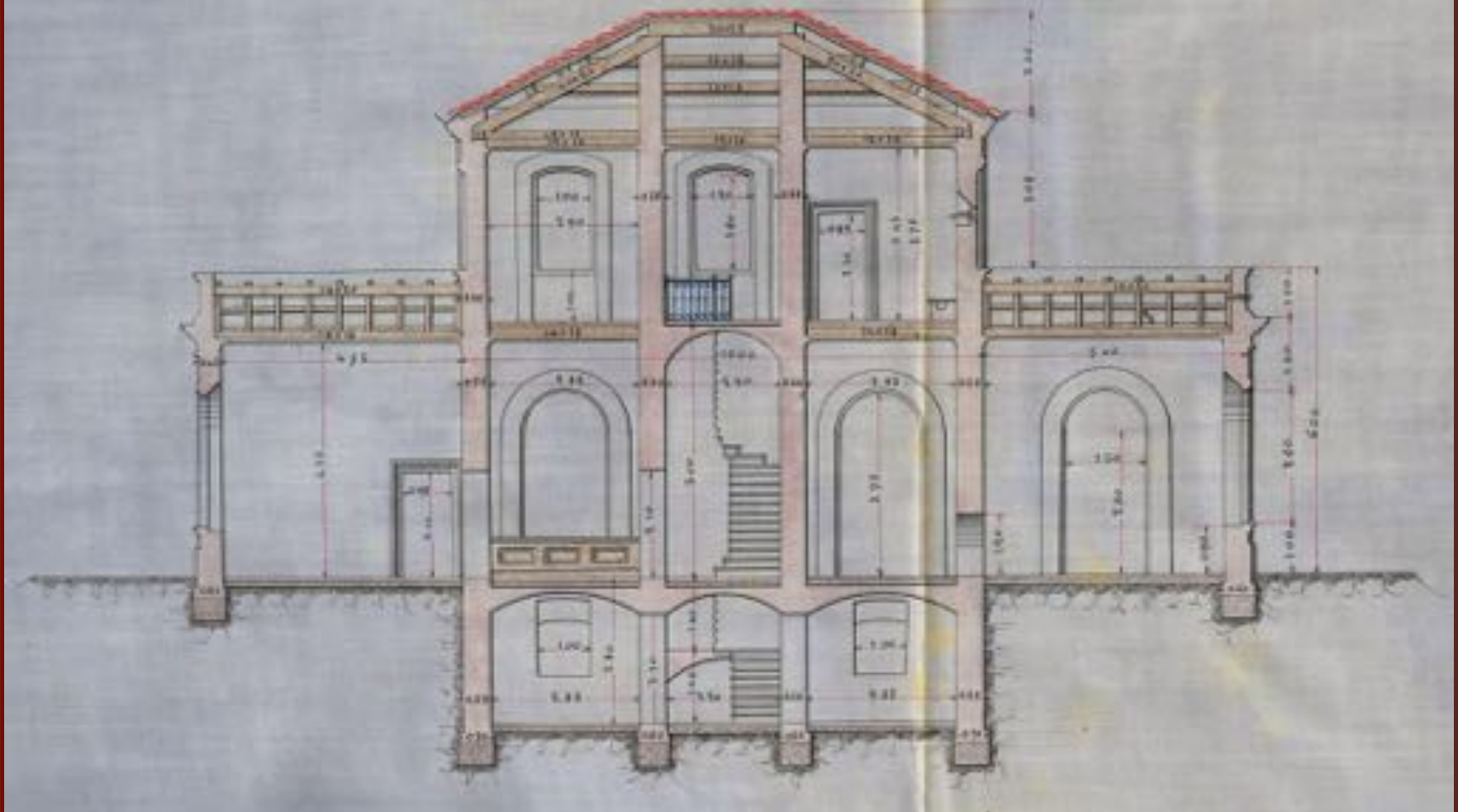
Cofanetto del progetto della ferrovia Spoleto – Piedipaterno dell' ing. G. Bezzi, 30 giugno 1897.
Spoleto, Sezione di Archivio di Stato, Archivio storico comunale

PROSPETTO VERSO L'ABITATO

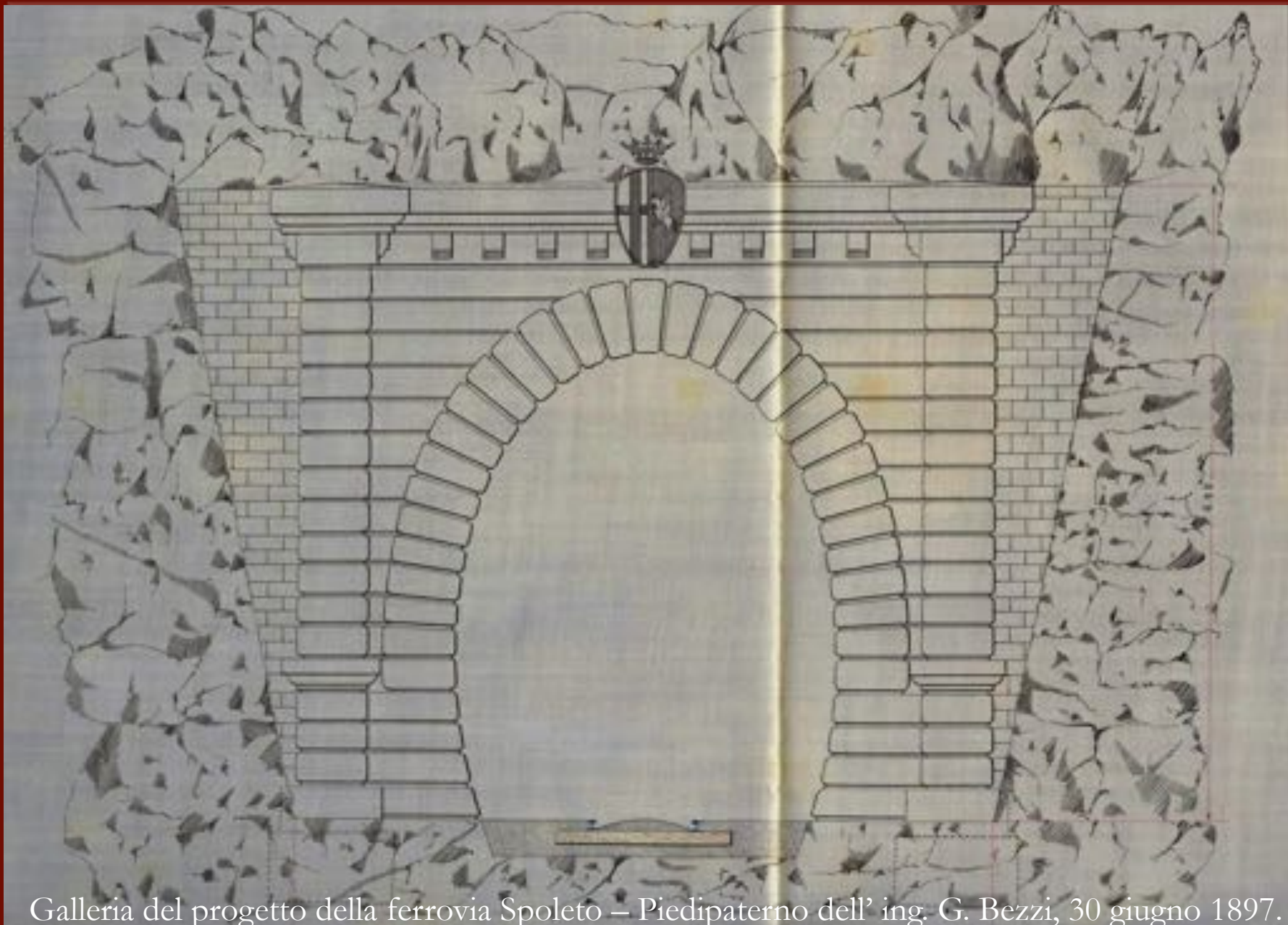


Prospetto della stazione di Spoleto della ferrovia Spoleto – Piedipaterno dell' ing. G. Bezzi, 30 giugno 1897. Spoleto, Sezione di Archivio di Stato, Archivio storico comunale

SEZ.^o LONGITUDINALE



Sezione logitudinale della stazione di Spoleto della ferrovia Spoleto – Piedipaterno dell' ing. G. Bezzi, 30 giugno 1897. Spoleto, Sezione di Archivio di Stato, Archivio storico comunale



Galleria del progetto della ferrovia Spoleto – Piedipaterno dell' ing. G. Bezzi, 30 giugno 1897.
Spoleto, Sezione di Archivio di Stato, Archivio storico comunale

Il progetto redatto dall'ing.
G. Bezzi, datato 30 giugno 1897,
fu presentato l'11 luglio a
Spoleto ai sindaci della
"Montagna", ai rappresentanti
provinciali e al deputato
Lorenzini

Giovane UMBRIA

Incipit vita nova

ANNUNCIO

Per chi non è abbonato
questo numero ha diritto a 2 numeri di
gratuito e ad un piccolo sussidio.
Da tornare: Spoleto, Piazza S. E.

Periodico letterario, scientifico, amministrativo

Spoleto, Domenica 19 Luglio 1897

Anno III.

Num. 29

INDICE

Per chi non è abbonato

Questo numero ha diritto a 2 numeri di
gratuito e ad un piccolo sussidio.
Da tornare: Spoleto, Piazza S. E.

Da tornare con la posta

Ai nostri Abbonati

Ritornando ancora una volta ai nostri cari abbonati che dal 15 Agosto prossimo comincerà il servizio di abbonamento per la maggior parte di noi.

Vi invitiamo quindi a pregare il prete del vostro parroco in regola con l'Amministrazione comunale a darvi il permesso di stampare e non il ricambio di date publicità e numeri, come che sono costanti a loro piacere lo stesso pagamento di abbonamento letterario. L'abbonamento è gratuito e gratuito, e gratuito, come vedete. Siamo dunque liberi.

Il sottoscrittore

Il nuovo volume di cronache e storie del prof. Gaetano di Gioia e di Sicilia e del
N. N. e il libro di Spoleto alla
Cattedrale della Via del Tabula nel Centro.

Per la ferrovia SPOLETO-PIEDIPATERNO

Incollando questi piccoli gettoni nel
numero Dicembre del luglio scorso
alla montagna "rotonda" della
Commissione del nostro Parlamento
avete una bella opportunità (che
per la maggior parte di noi è
pubblica) di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli Provinciali e comunali
che sono della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

di noi sembra le notizie letterarie
e scientifiche e le cronache e
storie di Spoleto e di Umbria
e di tutto il nostro paese. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

Il nostro paese è un paese
di cultura e di lavoro. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

di noi sembra le notizie letterarie
e scientifiche e le cronache e
storie di Spoleto e di Umbria
e di tutto il nostro paese. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

Il nostro paese è un paese
di cultura e di lavoro. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

di noi sembra le notizie letterarie
e scientifiche e le cronache e
storie di Spoleto e di Umbria
e di tutto il nostro paese. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

Il nostro paese è un paese
di cultura e di lavoro. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

Il nostro paese è un paese
di cultura e di lavoro. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

di noi sembra le notizie letterarie
e scientifiche e le cronache e
storie di Spoleto e di Umbria
e di tutto il nostro paese. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

Il nostro paese è un paese
di cultura e di lavoro. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

Il nostro paese è un paese
di cultura e di lavoro. In
questo numero abbiamo una
bella opportunità di darvi il vostro
sussidio, come detto da questo
numero. In questi, i Consigli
Provinciali e comunali che sono
della montagna "rotonda" di
Spoleto, L'Amministrazione, nel
sottoscrivere, ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

La Commissione ha avuto la meglio di
una commissione che aveva in
carico di studiare il progetto letterario
della Via del Tabula. Saremo
per la ferrovia di Spoleto-Piedipaterno.

Per la ferrovia Spoleto – Piedipaterno 18 luglio 1897

Il sindaco di Spoleto l'11 luglio 1897,
invitava, presso il palazzo comunale, i
sindaci e i consiglieri dei comuni della
montagna, i consiglieri provinciali e il
deputato Lorenzini (che non prese parte
alla riunione) per informarli sul progetto
redatto dall'ing. Bezzi di un "tronco di
ferrovia a scartamento ridotto Spoleto-
Piedipaterno".

Al termine della seduta fu deciso
all'unanimità di costituire un consorzio
"per lo studio e la costruzione della linea
ferroviaria Spoleto-Ascoli", nel frattempo
fu nominato un comitato provvisorio

Giovane Umbria. Periodico letterario,
scientifico, amministrativo. Spoleto,
settimanale. Spoleto, Biblioteca comunale
"G. Carducci"

Il progetto Bezzi nel 1898 inviato al Ministero dei LL PP non fu approvato. Qualche anno più tardi fu rilanciata l'idea del collegamento ferroviario che da Norcia proseguisse verso il mare.

Il nuovo progetto fu affidato all'ing. Carlo Carosso, che il ministero dei LL PP per l'occasione aveva inviato al Genio civile di Spoleto

1902

Il *pirobus*

Servizio automobilistico

Spoletto - Norcia

Alla fine dell'800 il collegamento tra Spoleto e Norcia, attraverso la Valnerina, era assicurato dal servizio carrozze, dal 1902, con vetture a vapore, poi entrarono in funzione le vetture a benzina.

1901

Il Comune di Spoleto promuoveva l'idea di un collegamento veloce con Norcia

1902

Il 12 ottobre viene inaugurato il servizio automobilistico Spoleto-Norcia con il *pirobus*



Servizio diligenza sulla strada Spoleto – Norcia. Fotografia, primi del '900.
Spoleto, Fondazione Cassa di risparmio, Collezione P. Felici

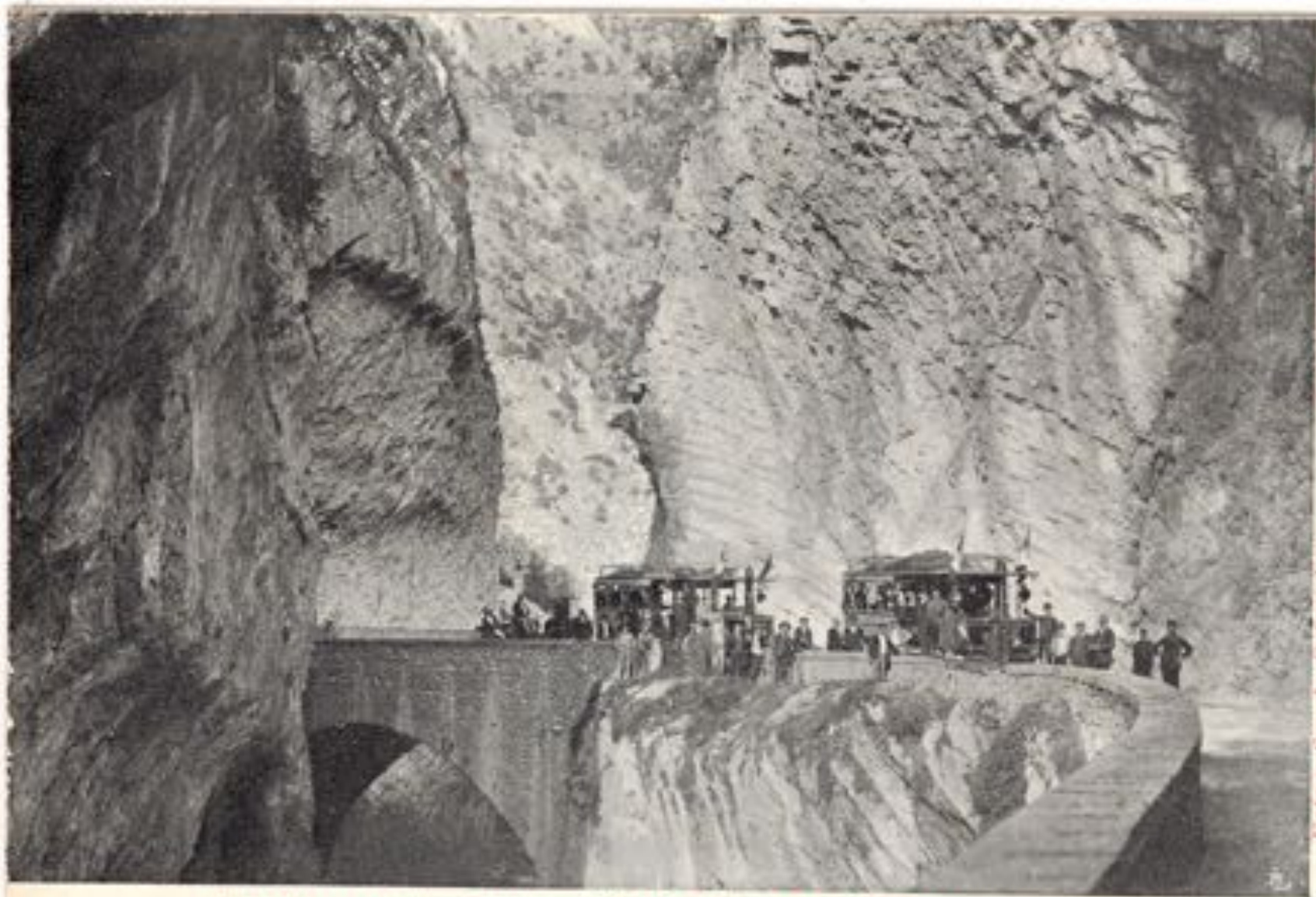


Pirobus sulla strada Spoleto – Norcia. Fotografia, primi del '900. Collezione G. Farinelli

Strada Norcia-Spoleto
Ponte di Nortosce



Pirobus sul ponte di Nortosce. Viaggio inaugurale dell'automobile a vapore sulla Spoleto – Norcia, 12 ottobre 1902. Cartolina, Collezione P. Felici



Spoleto - Tip. dell'Umbria

Fotog. Scuola Orfani Imp.

Servizio postale Automobilistico SPOLETO-NORCIA

Pirobus sulla Stretta di Biselli. Viaggio inaugurale dell'automobile a vapore sulla Spoleto - Norcia, 12 ottobre 1902. Cartolina, Collezione P. Felici

Le difficoltà incontrate dal servizio automobilistico rilanciarono l'idea di un collegamento ferroviario tra Spoleto e la Montagna, fino a Norcia e oltre in direzione di Ascoli Piceno.

1903

Il notaio Domenico Arcangeli, sindaco di Spoleto, definisce il Piceno e la Montagna spoletina “un unico deserto ferroviario” invocando la costituzione di un consorzio per una ferrovia trasversale che collegasse i due mari

1903

Il notaio Domenico Arcangeli, sindaco di Spoleto, definisce il Piceno e la Montagna spoletina “un unico deserto ferroviario” invocando la costituzione di un consorzio per una ferrovia trasversale che collegasse i due mai

1904

I comuni della Valnerina il 9 gennaio si costituirono in consorzio “interessati alla costruzione di ferrovia che da Spoleto per Norcia si riallacciasse in Arquata colla progettata linea Ascoli Piceno – Antrodoco”.

Il Ministero dei LL. PP. inviava a Spoleto l'ingegnere del Genio civile Carlo Carosso per lo studio della ferrovia

1904

I comuni della Valnerina il 9 gennaio si costituirono in consorzio “interessati alla costruzione di ferrovia che da Spoleto per Norcia si riallacciasse in Arquata colla progettata linea Ascoli Piceno – Antrodoco”.

Il Comune di Spoleto avvia lo studio per una ferrovia Spoleto-Norcia con allacciamento alla ferrovia Ascoli-Antrodoco, con l'ingegnere Carlo Carosso, inviato a tale scopo dal Ministero dei LL. PP. al Genio civile di Spoleto.

Nello stesso anno si tiene il convegno ad Ascoli sulla costruzione della ferrovia Ascoli-Roma con diramazione per Norcia-Spoleto.



MUNICIPIO DI SPOLETO

Vista la deliberazione Consigliare del 17 Maggio 1905, con la quale venne deliberato un **REFERENDUM CONSULTIVO** fra tutti gli elettori amministrativi del Comune, per pronunciarsi sulla convenienza o meno del mantenimento del servizio automobilistico Spoleto-Norcia,

LA GIUNTA

rende noto a tutti gli **ELETTORI AMMINISTRATIVI** di questo Comune, che nel giorno 4 Giugno 1905 avrà luogo il detto Referendum consultivo, per rispondere al seguente

QUESITO

“ Deve continuarsi l'attuale Servizio Automobilistico Spoleto-Norcia ? „

La votazione avrà luogo in 4 distinte sezioni, secondo le norme usate nelle elezioni amministrative.

Ogni elettore riceverà a domicilio la propria scheda, contenente le indicazioni della sezione ove dovrà recarsi a votare, nonché una copia della relazione di questa Giunta, approvata nella suddetta tornata del Consiglio Comunale, contenente in riassunto i dati di fatto e il questionario.

La votazione avrà luogo dalle ore 9 alle ore 16, secondo le norme sancite nella legge Comunale e Provinciale, e subito dopo si procederà allo spoglio delle risultanze.

La relazione generale nonché il suddetto sunto rimarranno depositati in originale nella Segreteria Municipale da oggi fino al giorno della votazione.

Spoleto, Colla Residenza Municipale, il dì 20 Maggio 1905.

LA GIUNTA MUNICIPALE

D. Arcangeli - Sindaco - C. Sansi - L. F. Paletti - G. Castelluccio - G. Bezzi - Assessori effettivi

E. Donneggi - C. Bezzi - Assessori supplenti

IL SINDACO - A. POLVERINO

Manifesto con cui il Comune di Spoleto annuncia un referendum consultivo indetto per il 4 giugno 1905 (deliberato dalla giunta il 17 maggio 1905) sul seguente quesito:

«Deve continuarsi l'attuale servizio automobilistico Spoleto-Norcia?».

Spoleto, Sezione di Archivio di Stato, Archivio storico comunale

Strada di carta

1905 - 1911

Il progetto Carosso

1905

Il 24 gennaio stipula della convenzione tra l'ing. Carosso e i comuni di Spoleto e Norcia per il progetto della ferrovia Spoleto-Norcia-Arquarta

1909

L'ing. Carosso consegna il progetto della ferrovia Spoleto-Norcia

Copia

Progetto
della Ferrovia Spoleto. Norcia

Planimetria in scala di 1:50.000.

Spoleto 3 luglio 1909.

Planimetria, in scala 1:50.000 del progetto della ferrovia Spoleto – Norcia, datato, Spoleto, 3 luglio 1909, redatto dall'ing. Carosso.

Spoleto, Sezione di Archivio di Stato, Archivio storico comunale

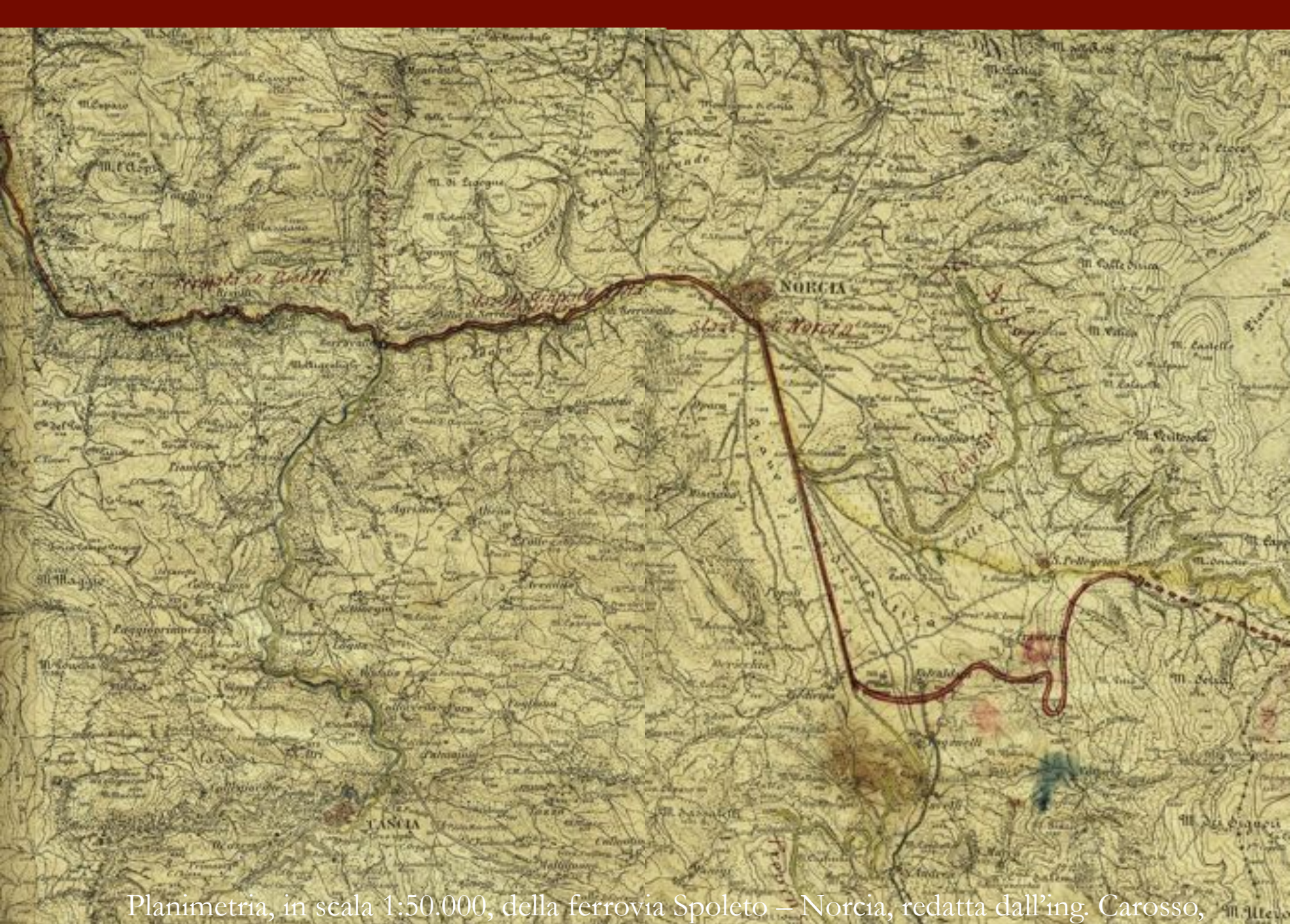
1911

Il progetto dell'ing. C. Carosso, datato 3 luglio 1909, fu approvato dal Ministero dei Lavori pubblici nel 1911.

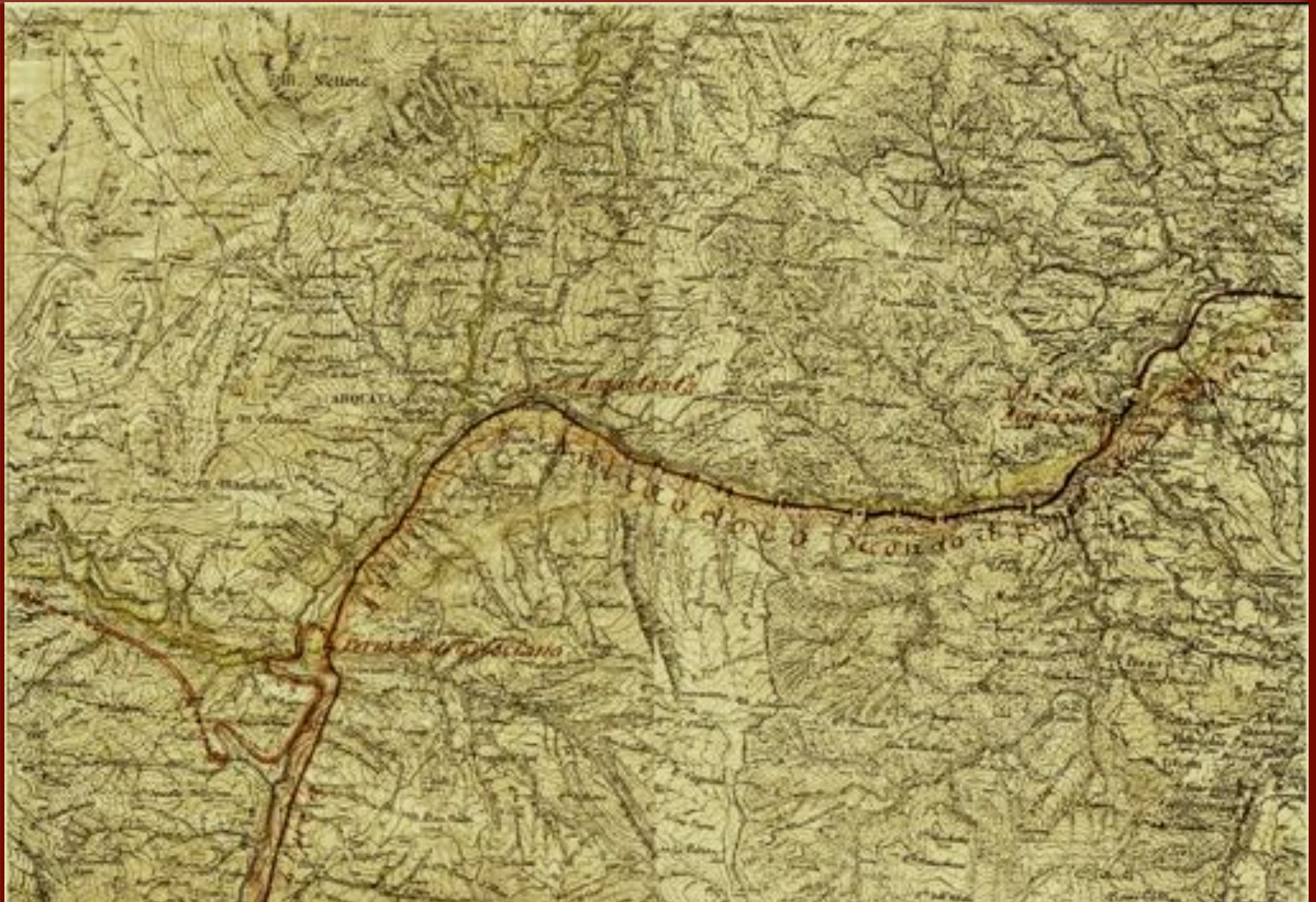
Tra il 1910 e il 1911 al progetto della ferrovia Spoleto- Norcia fu aggiunto il prolungamento fino a Piediripa, con la possibilità di raggiungere la linea ferroviaria Ascoli-Antrodoco in località Grisciano nei pressi di Arquata del Tronto



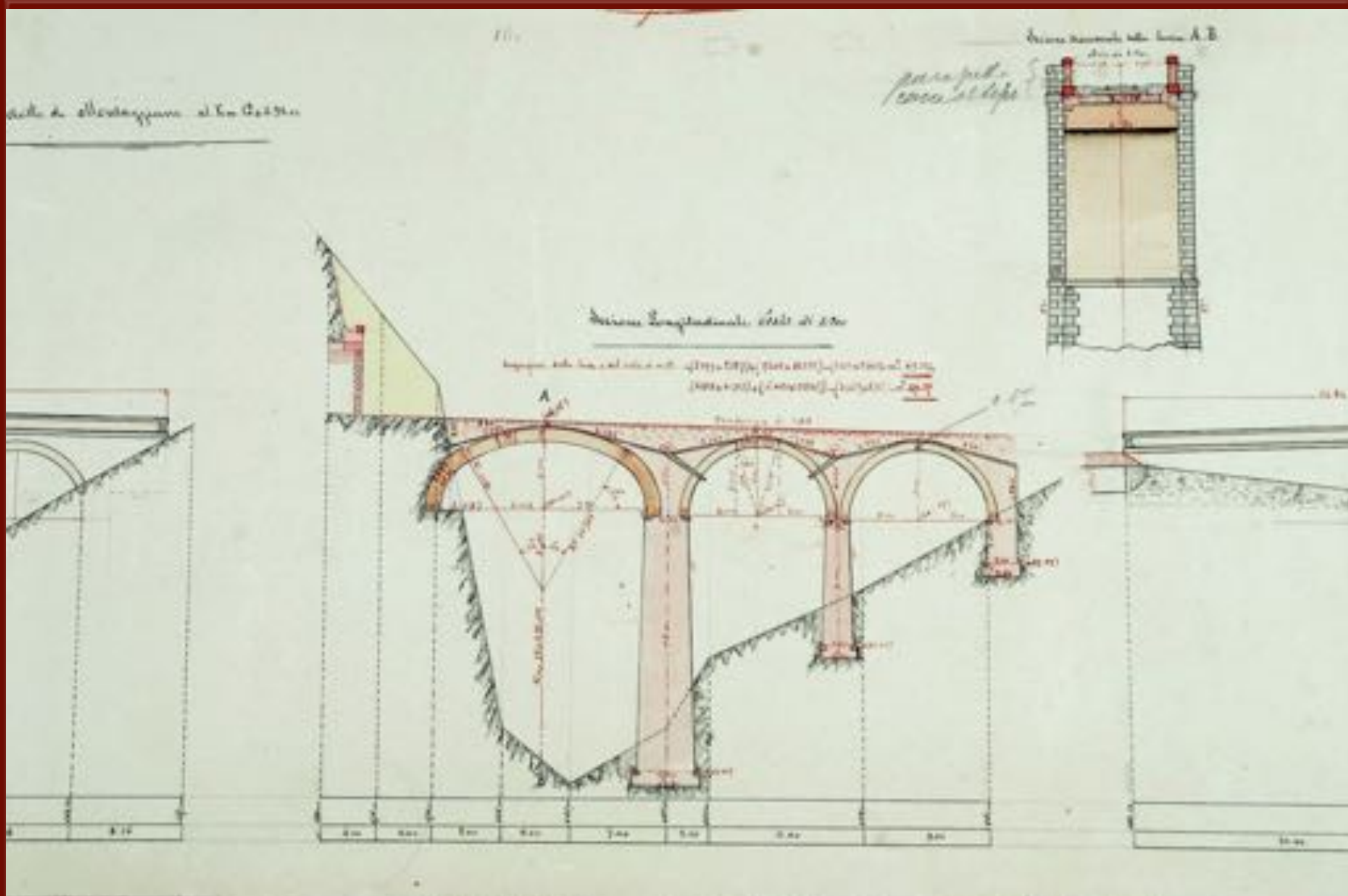
Planimetria, in scala 1:50.000, della ferrovia Spoleto – Norcia, redatta dall'ing. Carosso, Spoleto, 3 luglio 1909. Sezione di Archivio di Stato di Spoleto, Archivio storico comunale



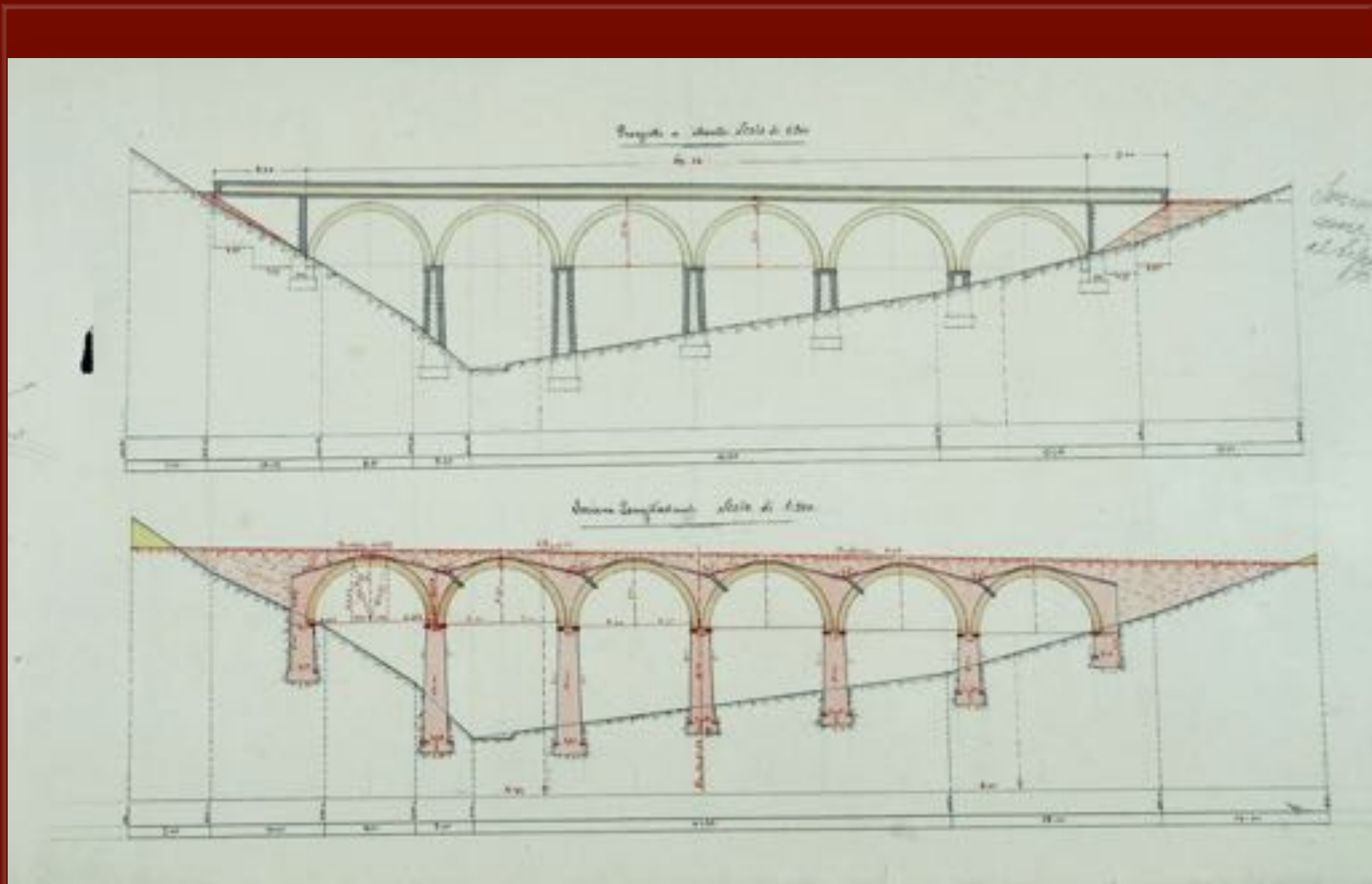
Planimetria, in scala 1:50.000, della ferrovia Spoleto – Norcia, redatta dall'ing. Carosso, Spoleto, 3 luglio 1909. Sezione di Archivio di Stato di Spoleto, Archivio storico comunale



Planimetria, in scala 1:50.000, della ferrovia Spoleto – Norcia, redatta dall'ing. Carosso, Spoleto, 3 luglio 1909. Sezione di Archivio di Stato di Spoleto, Archivio storico comunale



Sezione longitudinale di un viadotto a tre luce della ferrovia Spoleto – Norcia redatto dall'ing. Carosso, Cosenza, 7 maggio 1909. Spoleto, Sezione Archivio di Stato, Archivio storico comunale



Prospetto a monte e sezione longitudinale di un viadotto a sei luci della ferrovia Spoleto – Norcia redatto dall'ing. Carosso, Cosenza, 7 maggio 1909. Spoleto, Sezione Archivio di Stato, Archivio storico comunale

Strada di carta

La tranvia Terni-Visso
con diramazioni per
Norcia e Cascia

1909 - 1911

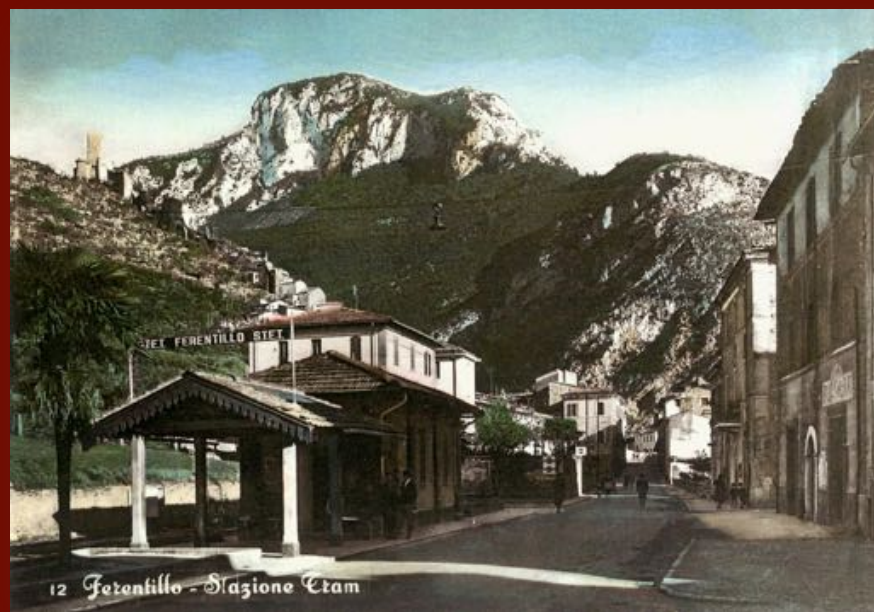
Durante la fase di progettazione della ferrovia Spoleto-Norcia si costituì un comitato tra gli abitanti della montagna nursina e quelli trasferitesi a Terni e a Roma, rappresentato dall'avvocato Vittorio Argentieri e sostenuto dall'on. Cesare Sili, favorevoli alla realizzazione di una tranvia, piuttosto che la ferrovia, che congiungesse Terni con Visso, con diramazioni a Triponzo, per Norcia, Serravalle e Cascia.

Il comitato incaricò della progettazione della tranvia la AEG Thomson Houston, che aveva già realizzato il tratto Terni-Ferentillo



Terni - Piazza Cornelio Tacito

Terni, piazza Cornelio Tacito, tranvia
Terni-Ferentillo, cartolina primi del '900.
Perugia, Collezione, G. Naticchioni



Ferentillo, stazione tranvia Terni-
Ferentillo, cartolina anni '50 del '900.
Perugia, Collezione, G. Naticchioni

12 Ferentillo - Stazione Tram

TRAMVIA ELETTRICA

Terni-Ferentillo-Visso-Norcia-Cascia

Relazione sommaria tecnico-finanziaria

—

PROGETTO DI MASSIMA



ROMA
TIPOGRAFIA FRATELLI PALLOTTI
Via dei Sordani 5. G.

1910

Relazione sommaria tecnica-finanziaria del progetto di massima della tranvia elettrica Terni-Ferentillo-Visso-Norcia-Cascia.

Perugia, Biblioteca Augusta, Fondo Morini

Strada di carta

La scelta

La ferrovia o la tranvia?

1911

Il 15 giugno 1911 la questione approdò al Consiglio superiore dei LL. PP., infatti, i due progetti concorrenti il cui percorso per lungo tratto era addirittura sovrapposto furono sottoposti all'esame del Consiglio.

Il Consiglio superiore, chiamato a pronunciarsi sull'ammissibilità delle due domande, deliberò che potevano essere accolte e sussidiate entrambe dallo Stato, dando però la preferenza alla ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa, perché "la ferrovia ... potrà in seguito servire ad un più esteso interesse e cioè al congiungimento del Piceno con l'Umbria" nel momento in cui fosse stata realizzata la linea Ascoli-Antrodoco

Strada di carta

1912

Incarico alla Società Subalpina
di
Giacomo Sutter



Jacques Sutter

Spoletto, Sezione Archivio
di Stato, Archivio Paolo
Basler

Strada di carta

1912 - 1913

Il progetto esecutivo

E. Thomann

1912

Il Comune di Spoleto indica al Ministero dei Lavori pubblici la Società Subalpina imprese ferroviarie dell'ing. Giacomo Sutter come stazione appaltante (incarico conferito con decreto reale n. 1131 del 6 ottobre 1912).

L'ing. svizzero Erwin Thomann venne incaricato di redigere il progetto esecutivo



Erwin Thomann

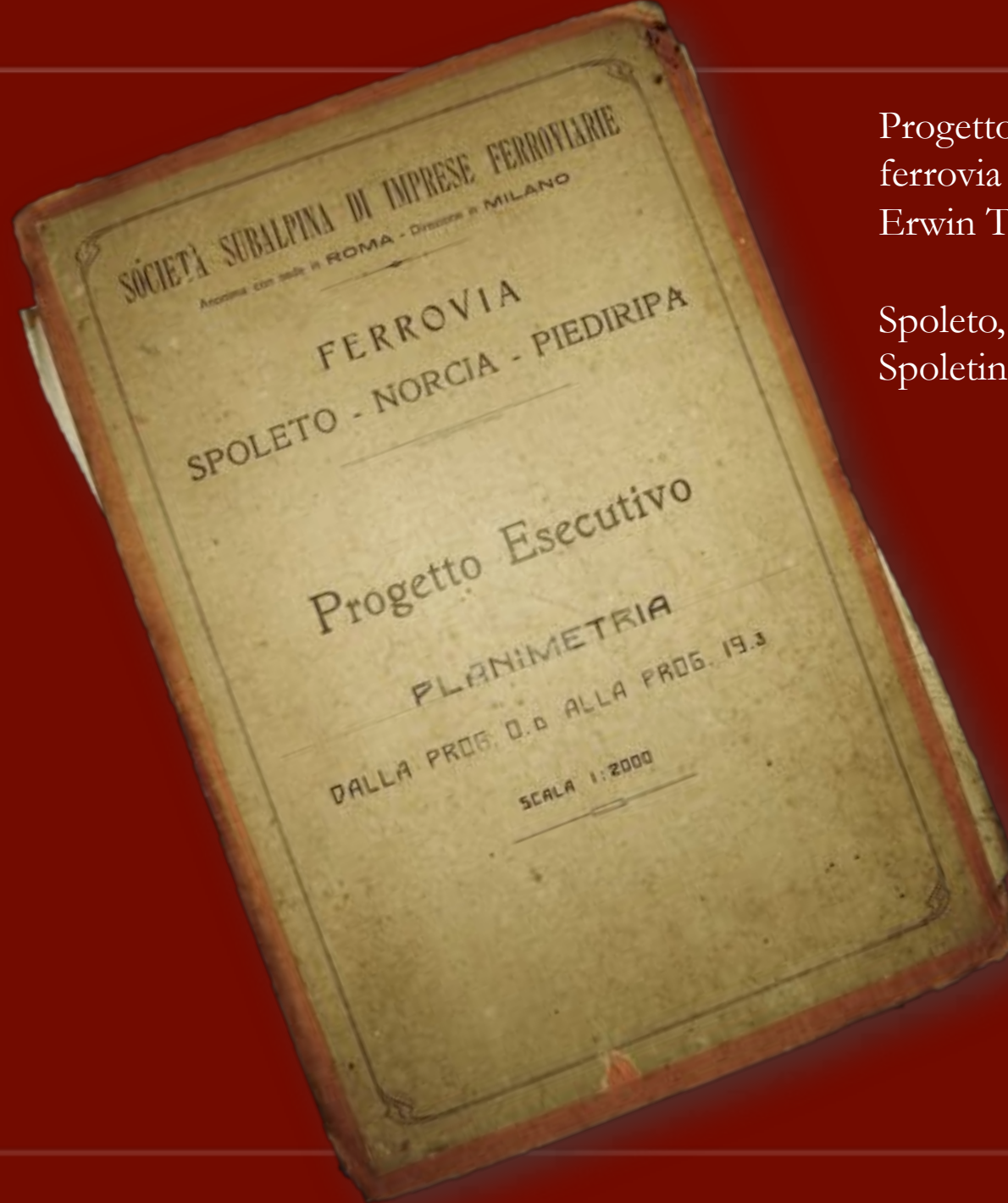
Spoletto, Sezione
Archivio di Stato,
Archivio Paolo Basler

1912

Inizio studio del Thomann per elaborazione del progetto, tenendo conto di quello del Carosso

1913

Consegna del progetto esecutivo (26 giugno 1913) e inizio dei lavori

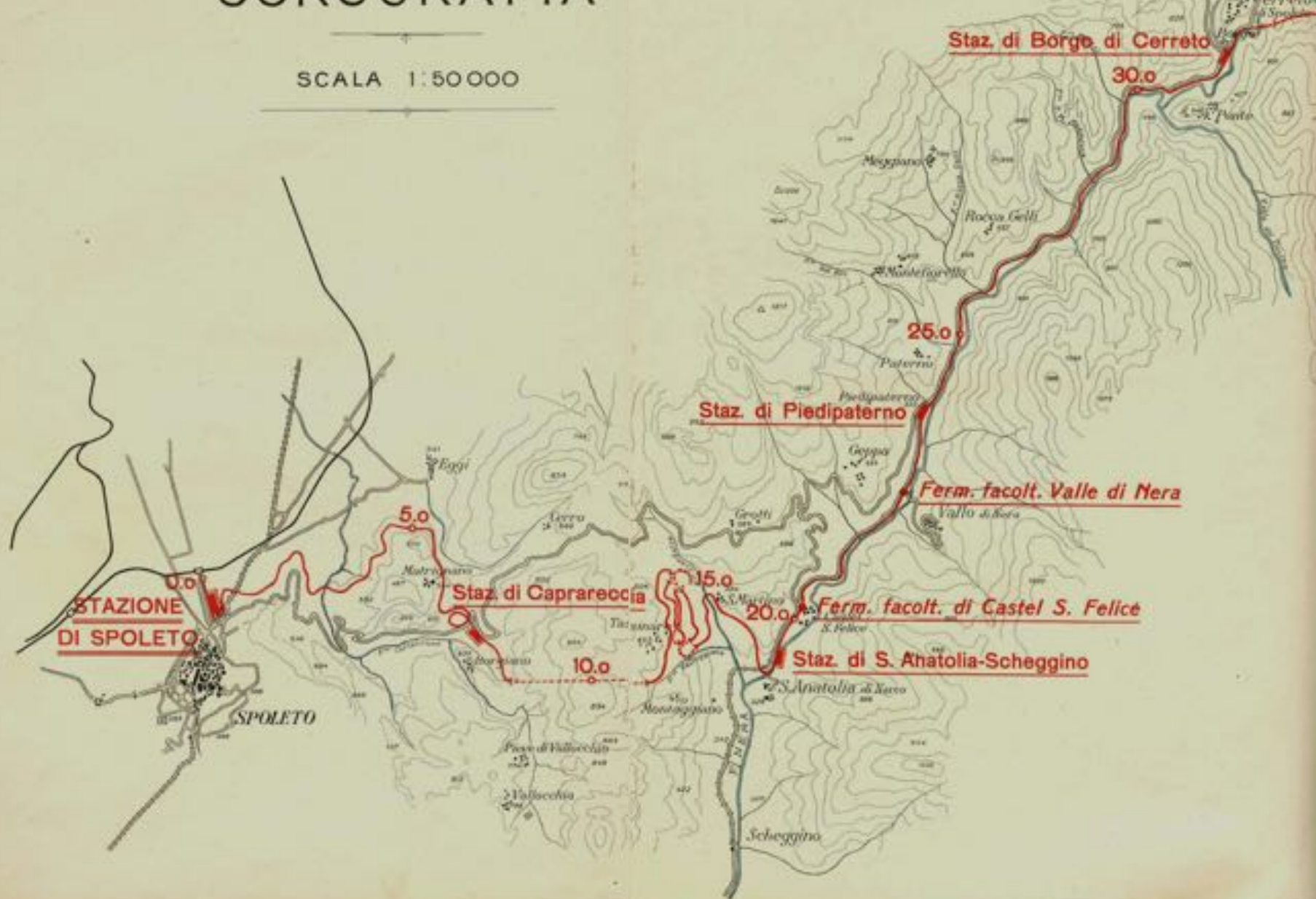


Progetto esecutivo della
ferrovia Spoleto – Norcia di
Erwin Thomann, 1913

Spoleto, Archivio della Società
Spoletina di imprese trasporti

COROGRAFIA

SCALA 1:50000



PROSPETTO VERSO STRADA



Prospetto del fabbricato viaggiatori della stazione di Spoleto di Erwin Thomann, [1913]
Spoleto, Archivio della Società Spoletina di imprese trasporti

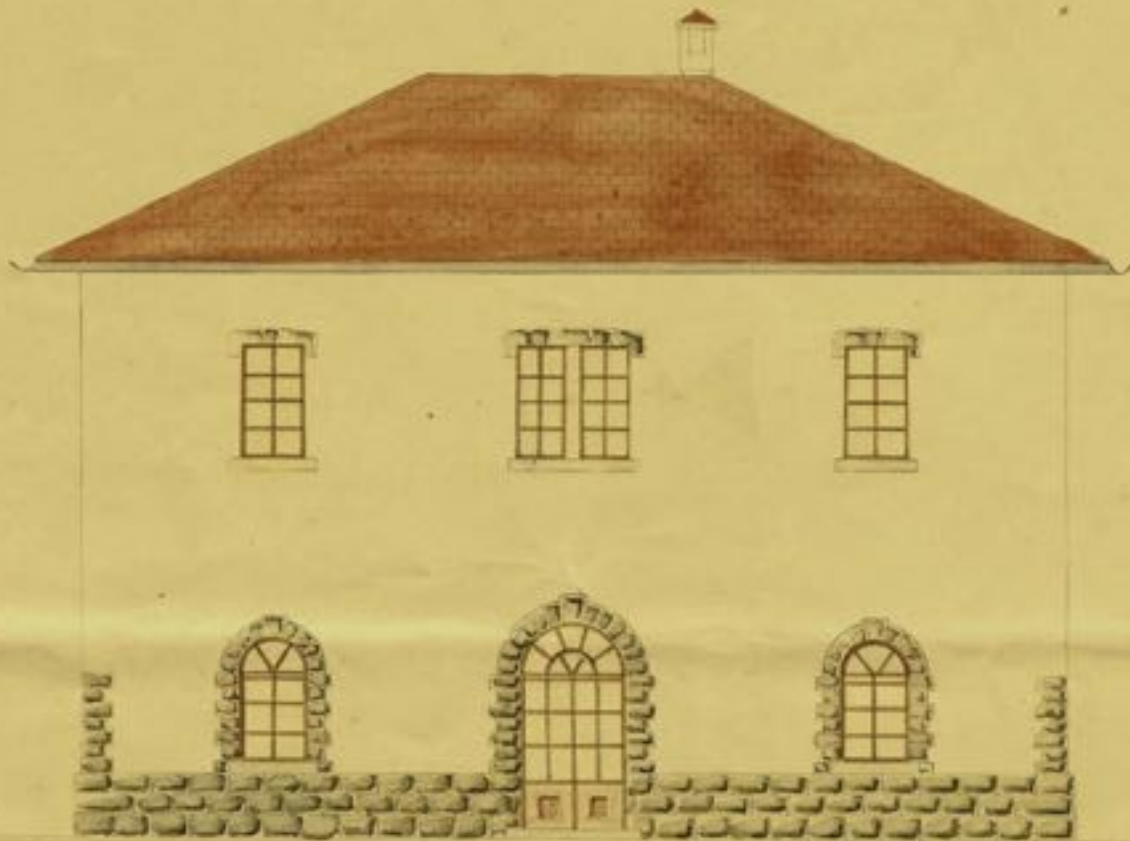


Bozzetto acquerellato del “fabbricato viaggiatori della stazione di Spoleto”, 1920 c.a, di Erwin Thomann. Spoleto, Archivio della Società Spoletina di imprese trasporti

1915

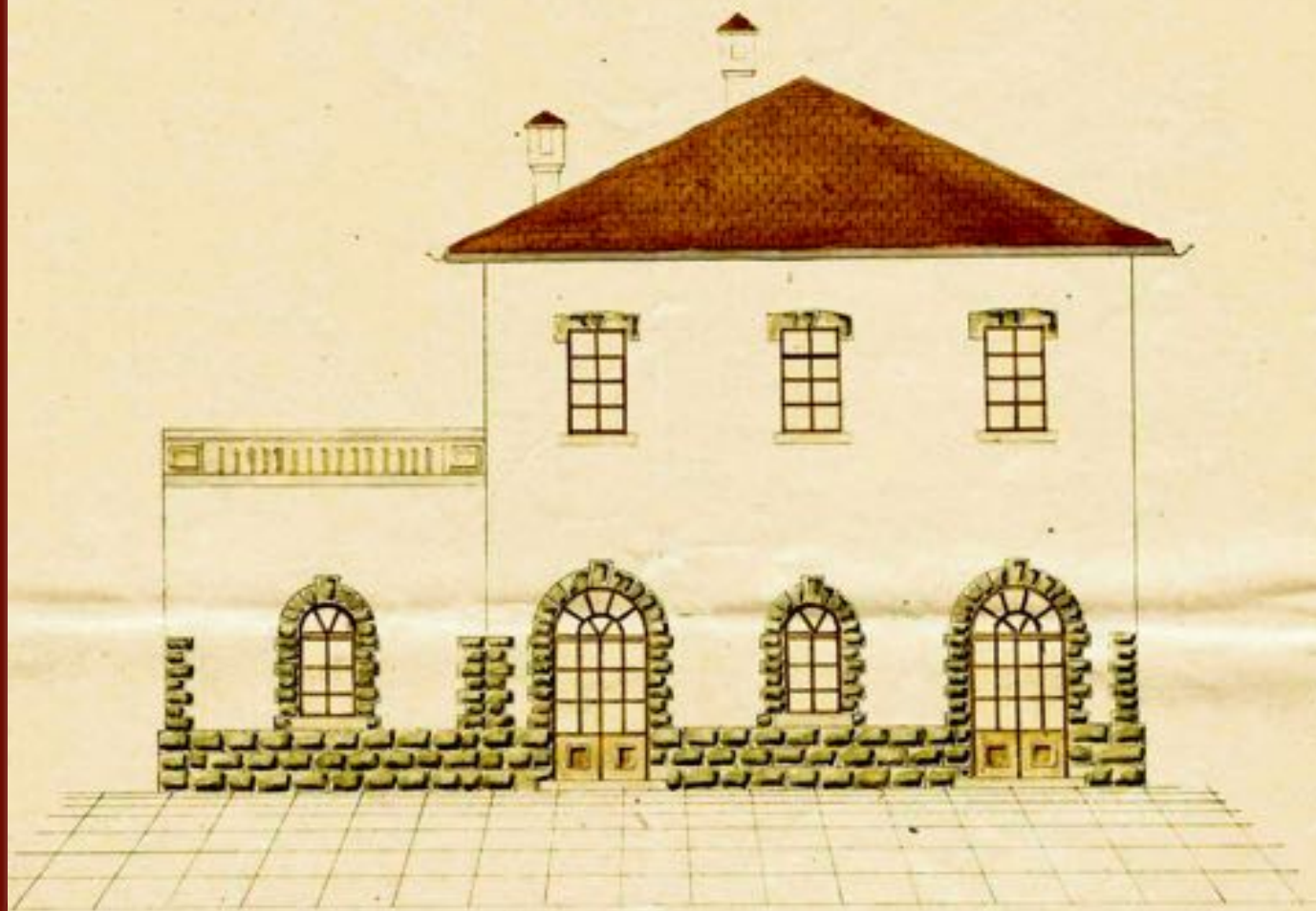
Con decreto reale n. 482
dell'11 aprile 1915 si
autorizza il cambio della
trazione da vapore a
elettrica

Prospetto verso piazzale



Bozzetto acquerellato della stazione di Spoleto di Erwin Thomann, 1923
Spoleto, Archivio della Società Spoletina di imprese trasporti

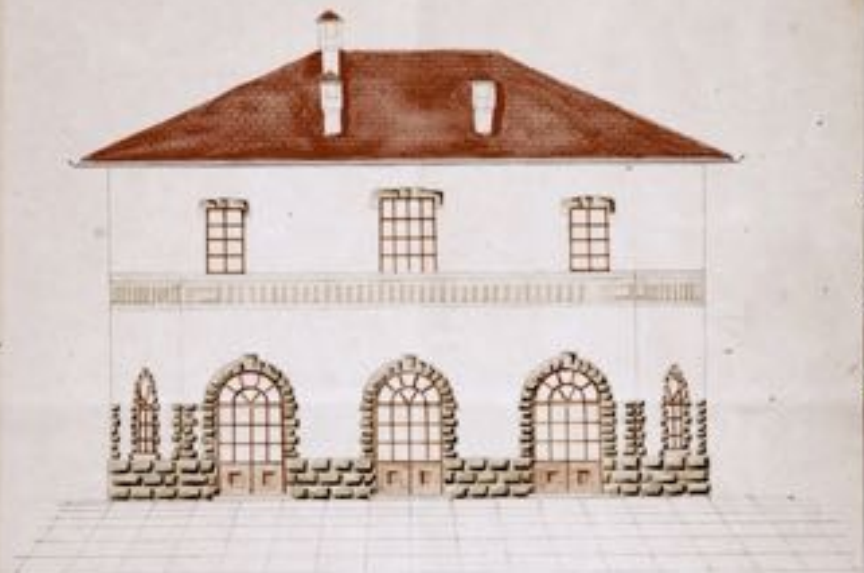
Prospetto laterale. verso ferrovia



Bozzetto
acquerellato della
stazione di Spoleto
di Erwin
Thomann, 1923

Spoleto, Archivio
della Società
Spoletina di
imprese trasporti

Prospetto verso Norcia



CIRCOLO I.
(Roma 1884-1885)
in appoggio ai lavori della
Società di Imprese Ferroviarie
S. Romanno



Milano, li 23 H 23
SOCIETÀ DI IMPRESE FERROVIARIE
S. Romanno

Bozzetto acquerellato della
stazione di Spoleto di Erwin
Thomann, 1923

Spoleto, Archivio della Società
Spoletina di imprese trasporti

VIII B

SOCIETÀ SUBALPINA DI IMPRESE FERROVIARIE

Anonima con sede in ROMA - Direzione in MILANO



FERROVIA



SPOLETO - NORCIA - PIEDIRIPA

UFFICIO SPECIALE DELLE FERROVIE
Divisione *11*
Stato, a carico del *P. K.*
di approvazione in data *25-6-13*
11 1843
11 405 T. G. de Ron

1126
PER IL CONSIGLIO SUPERIORE
DEI LAVORI PUBBLICI
In Adunanza del *13 Settembre* 1913
Il Segretario
[Signature]

Progetto Esecutivo

FABBRICATO VIAGGIATORI

DI

NORCIA

Progetto esecutivo della
stazione di Norcia di Erwin
Thomann, 1913

Spoletto, Archivio della Società
Spoletina di imprese trasporti

ri Tipo Normale Prospetto verso Terraona



Bozzetto
acquerellato della
stazione di Norcia di
Erwin Thomann,
1913

Spoletto, Archivio
della Società
Spoletina di imprese
trasporti

mercato viaggiatori Stazione di Norcia Prospetto sc. 110

prospetto verso la strada



Bozzetto a matita del prospetto del fabbricato viaggiatori della stazione di Norcia di Erwin Thomann primi anni '20 del '900. Spoleto, Archivio della Società Spoletina di imprese trasporti



Bozzetto acquerellato del prospetto del fabbricato viaggiatori della stazione di Norcia di Erwin Thomann primi anni '20 del '900. Spoleto, Sezione Archivio di Stato, Archivio Paolo Basler

FERROVIA SPOLETO-NORCIA

PLANIMETRIA GENERALE

Scala 1:50.000



PROFILO LONGITUDINALE

Scala 1:50.000 (nella lunghezza)
Scala 1:10.000 (nella altezza)



Planimetria della ferrovia Spoleto – Norcia, progetto di Erwin Thomann, 1925.
Spoleto, Sez. ASSpoleto, Archivio Paolo Basler

Strada di Ferro

La costruzione
1913 - 1926

1913 - 1926

La direzione dei lavori di
costruzione fu affidata a

E. Thomann

con cui collaborarono altri ingegneri

tra cui

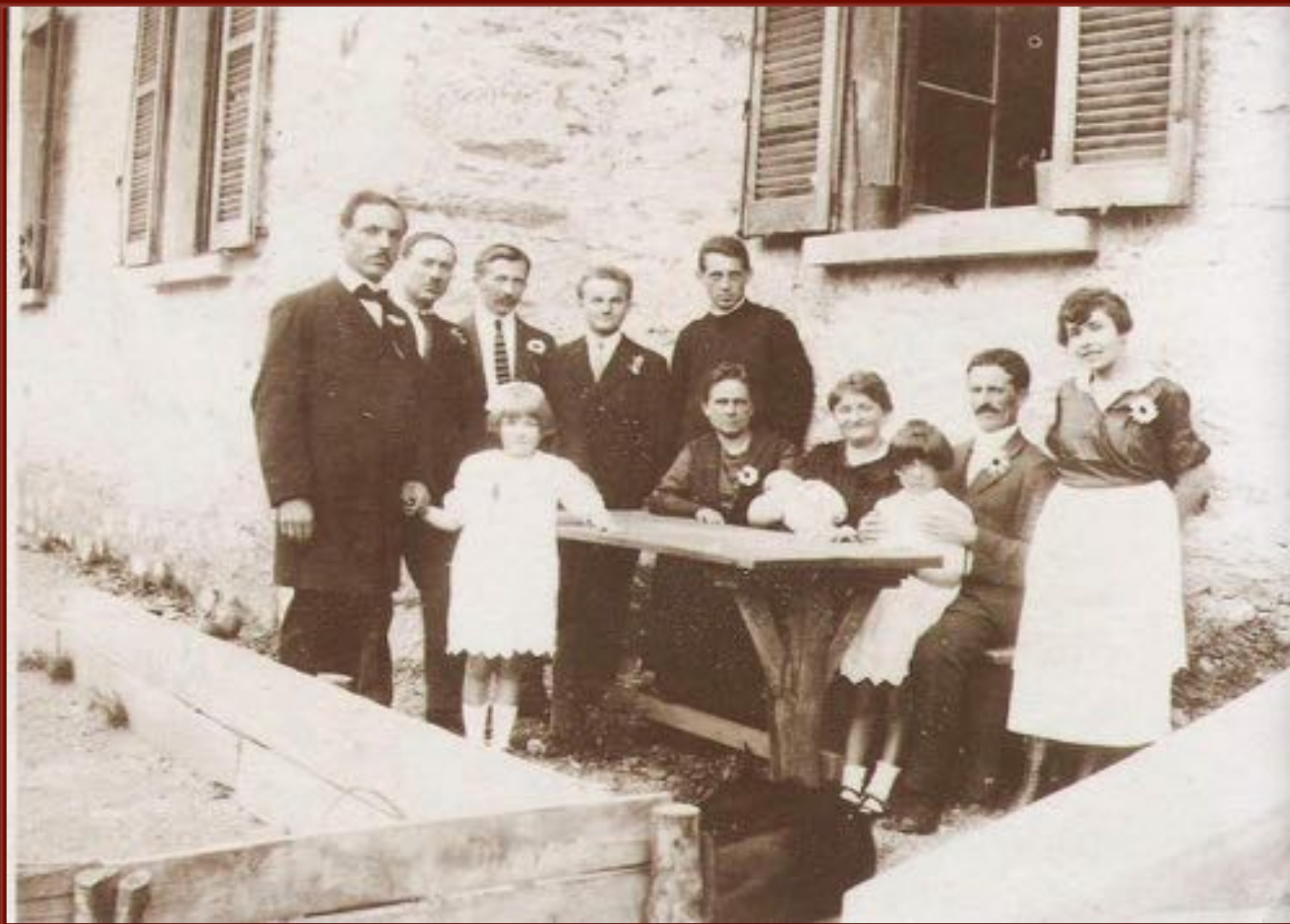
Paolo Basler,

“lo spoletino” venuto dalla Svizzera



Paul Basler
Spoleto, Sezione Archivio di Stato,
Archivio Paolo Basler





Famiglia Basler, foto, 1917-1918,. Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler



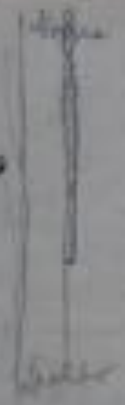
Baule Basler, 1912. Spoleto, Museo ferrovia Spoleto-Norcia



Quaderni di appunti di Paolo Basler, 1913-1922. Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler

13

Kirschenholz
mit Kopf



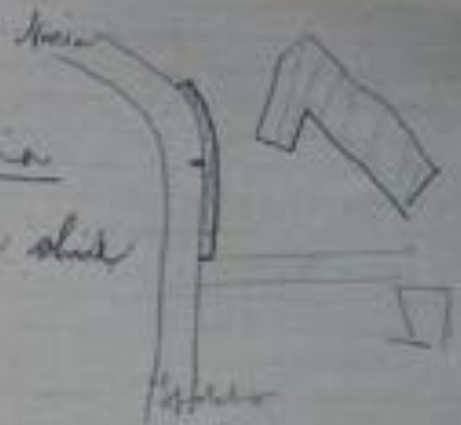
14

Kirschenholz
mit Kopf



15

Regione
Capravacca
Kirschenholz
mit Kopf



16

Kirschenholz
mit Kopf

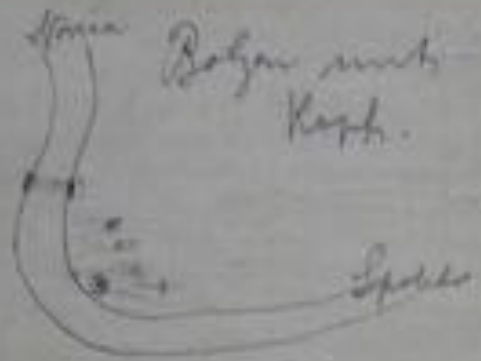


17

Kirschenholz
mit Kopf nach
den zwei Bäumen

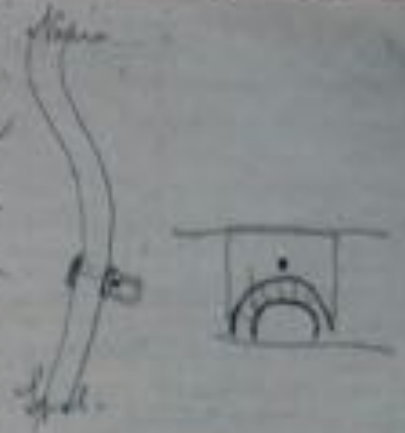


17

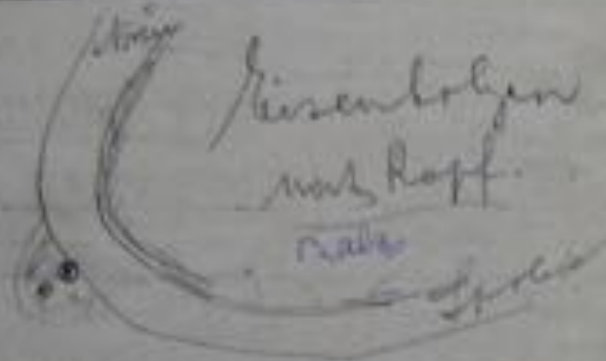


21

Eisenbohlen
ohne Kopf



19



22



20



920 70 strada

Relieve fondamentale
 di ricerca su tutti i punti della
 lab. valle



altipia media del poggio S. 15
 verso S. 15 del poggio S. 15
 Su poggio per l'intera lunghezza
 (S. 15 - S. 15) e per l'intera
 lunghezza S. 15

Relieve e. o. lab. a monte



Quanto al bene lab. a monte
 e. o. della lab. a monte (S. 15)
 quanto poggio S. 15

200	
107,50	107,50
	107,50

Al vertice sono a terra

Parte superiore per la valle
 a monte superiore a monte



200	
107,50	107,50
	107,50

Strada di Ferro

La costruzione

Primi manufatti realizzati

1914 -1917



Album fotografico di Paolo Basler, foto 1913. Spoleto, Sezione Archivio Stato,
Archivio Paolo Basler



Album fotografico di Paolo Basler, foto 1913. Spoleto, Sezione Archivio Stato,
Archivio Paolo Basler



Album fotografico di Paolo Basler, foto 1913. Spoleto, Sezione Archivio Stato,
Archivio Paolo Basler



Album fotografico di Paolo Basler, foto 1914. Spoleto, Sezione Archivio Stato,
Archivio Paolo Basler

Strada di Ferro

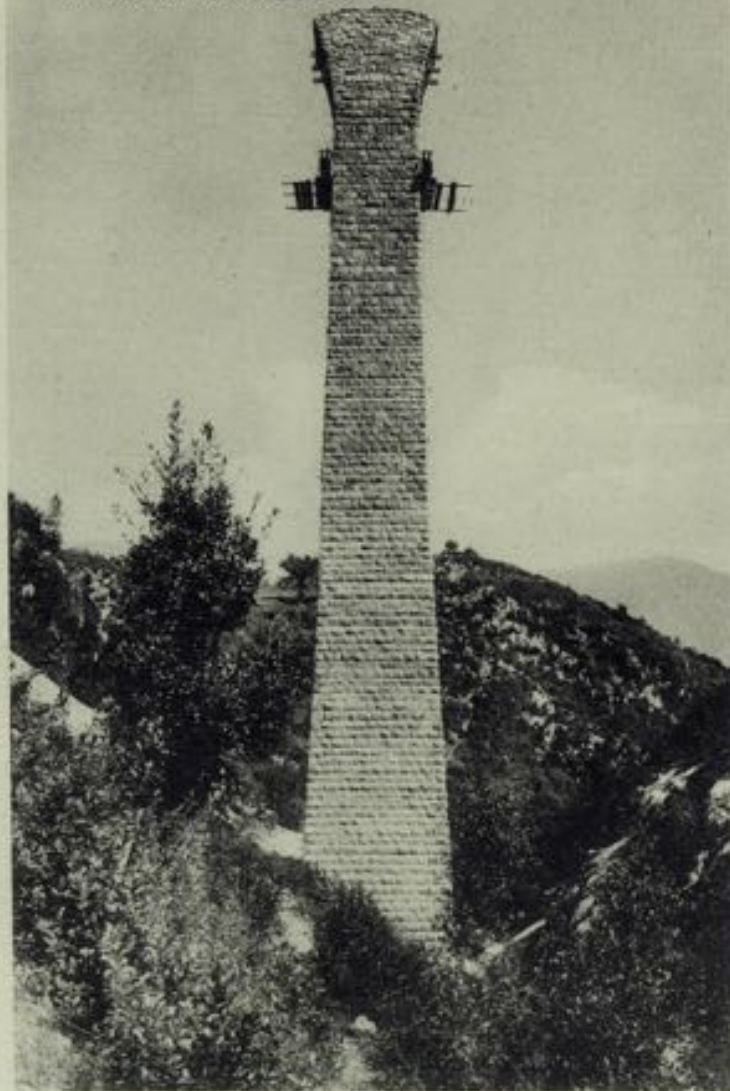
La costruzione
del viadotto di Cortaccione
1914 -1917

Ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa
in costruzione
VIADOTTO DI CORTACCIONE



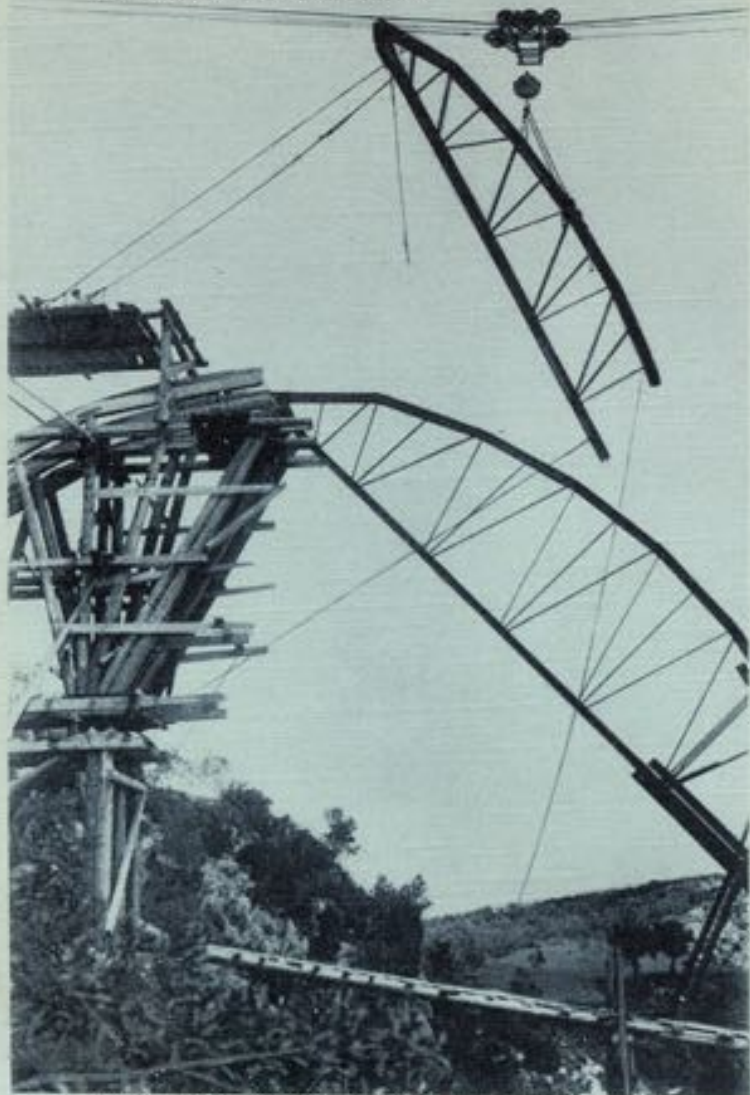
Pila N. 1 e 2 in costruzione

Ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa
in costruzione
VIADOTTO DI CORTACCIONE



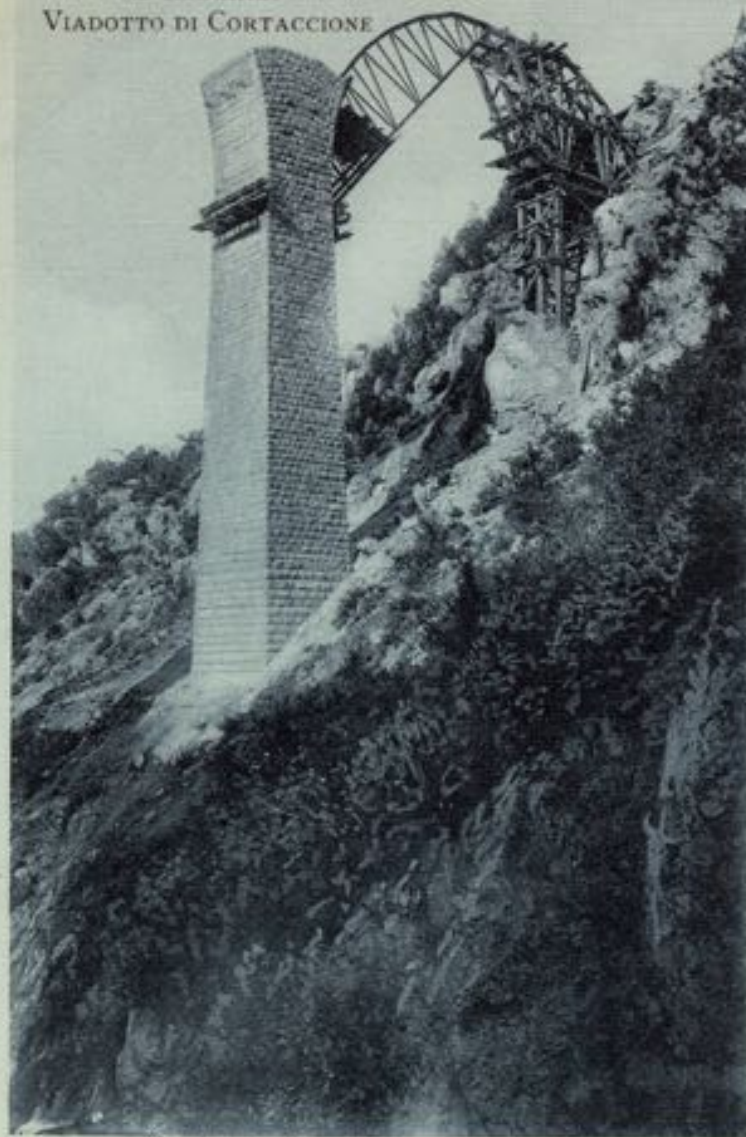
Pila di mezzo, alta m. 50

Ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa
in costruzione
VIADOTTO DI CORTACCIONE



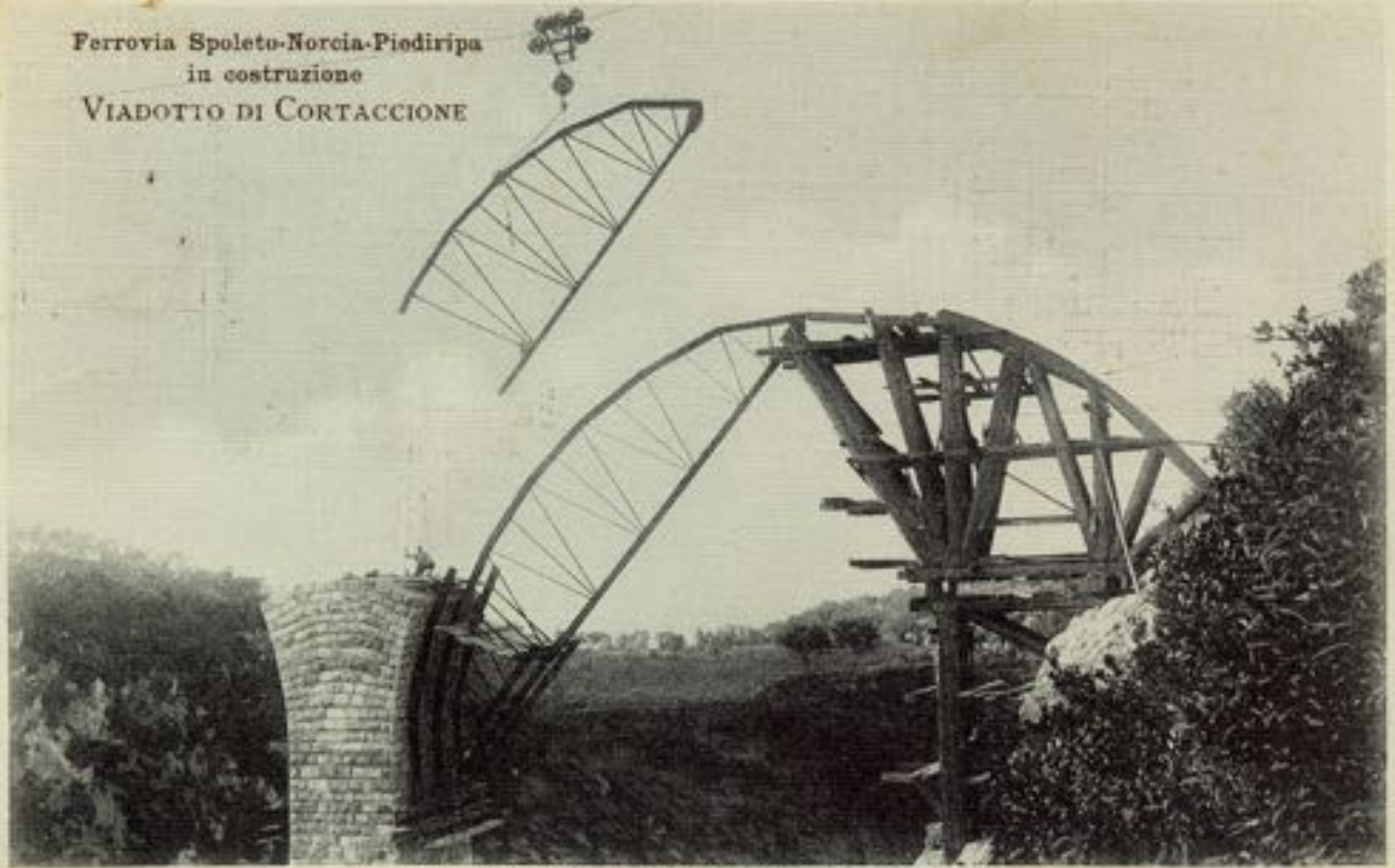
Centine per il primo arco verso Spoleto in montaggio

Ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa
in costruzione
VIADOTTO DI CORTACCIONE



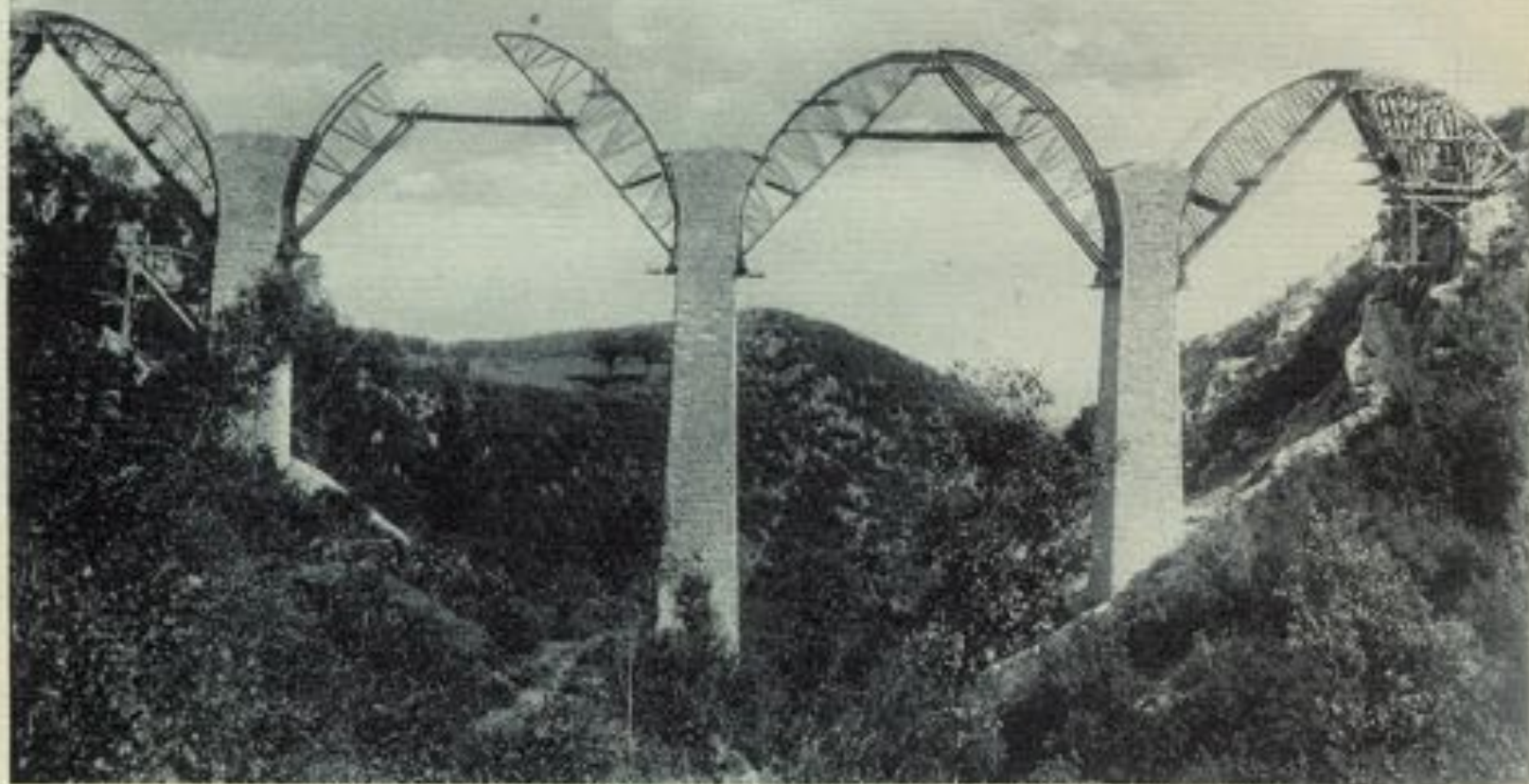
Centine per il quarto arco in montaggio

Ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa
in costruzione
VIADOTTO DI CORTACCIONE

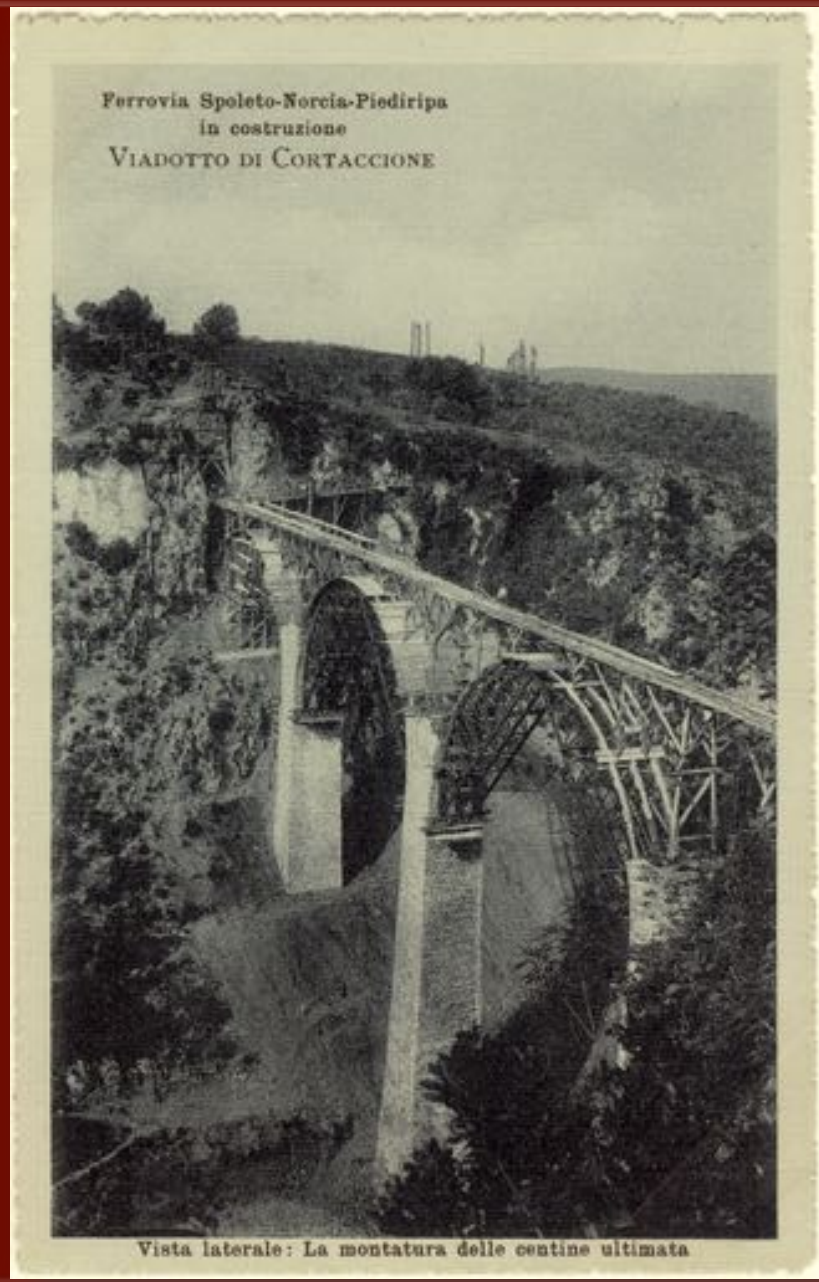
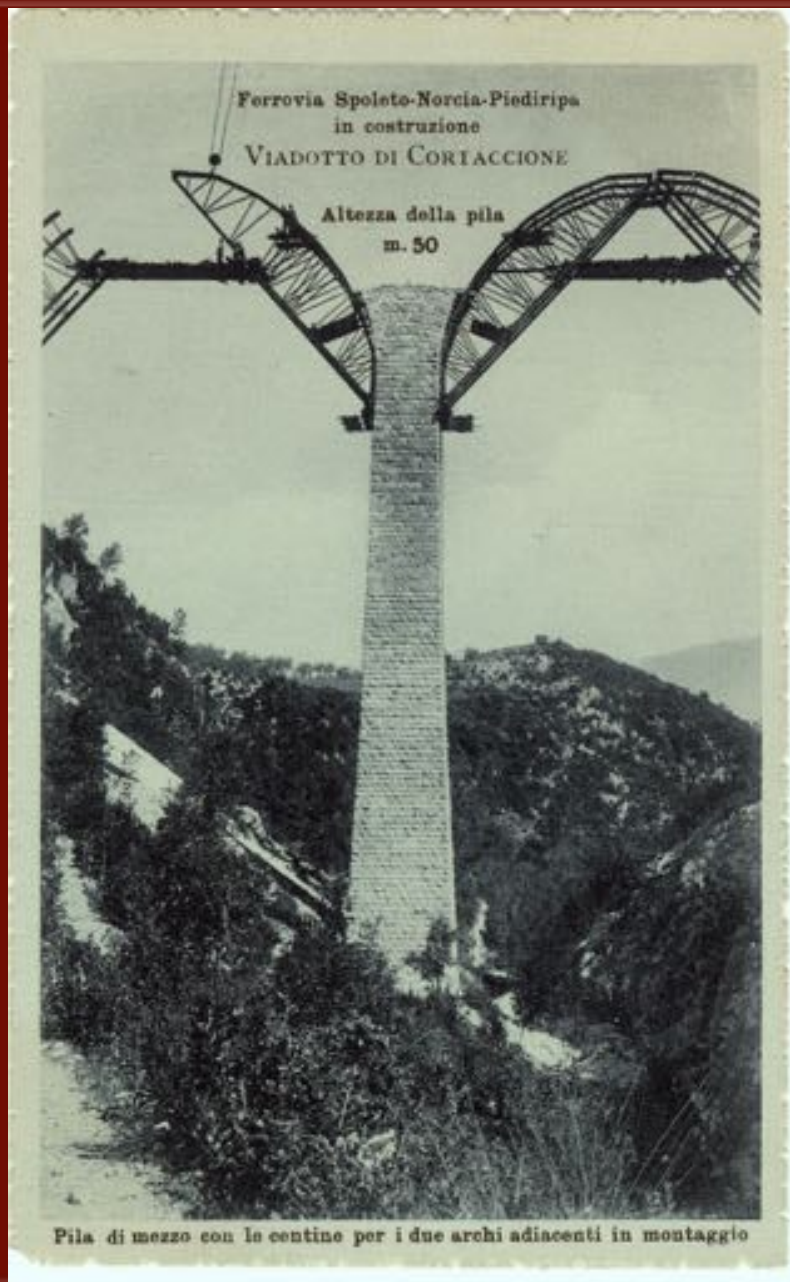


Montatura delle centine per il quarto arco, di m. 25 di luce

Ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa
in costruzione
VIADOTTO DI CORTACCIONE

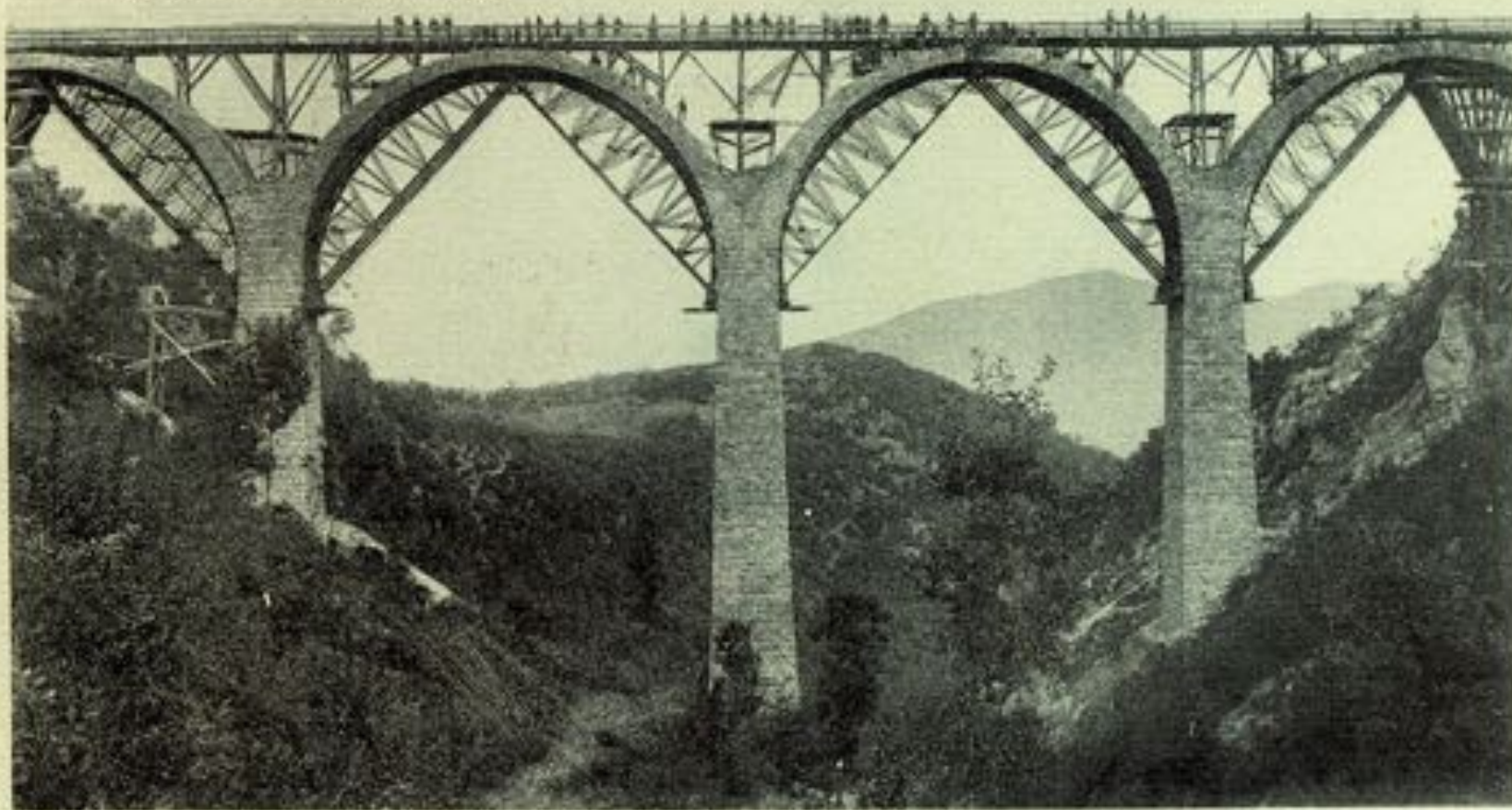


Vista generale: Le centine di ferro per i quattro archi in montaggio



Viadotto di Cortaccione, fasi della costruzione, 1914-1917. Spoleto, Collezione Pierluigi Felici

Ferrovia Spoleto-Norecia-Piediripa
in costruzione
VIADOTTO DI CORTACCIONE



Chiusura dei quattro volti di luce m. 25 ciascuno

Strada di Ferro

Interruzione dei lavori
di costruzione
1917-1921

Ripresa dei lavori
1921

1921

Ultimato il tratto Spoleto-Sant'Anatolia

1922

Erwin Thomann lascia la direzione dei lavori assunta dall'ing. Emilio Hofmann. Alla vicedirezione fu incaricato Paolo Basler, responsabile del primo tronco, mentre l'ing. Paolo Kradolfer fu incaricato del secondo tronco e gli ing. Vincenzo Lucchini e Gautiber Scharrer assunsero l'incarico di capo-tronco

1926

Ultimati i lavori e collaudi della linea



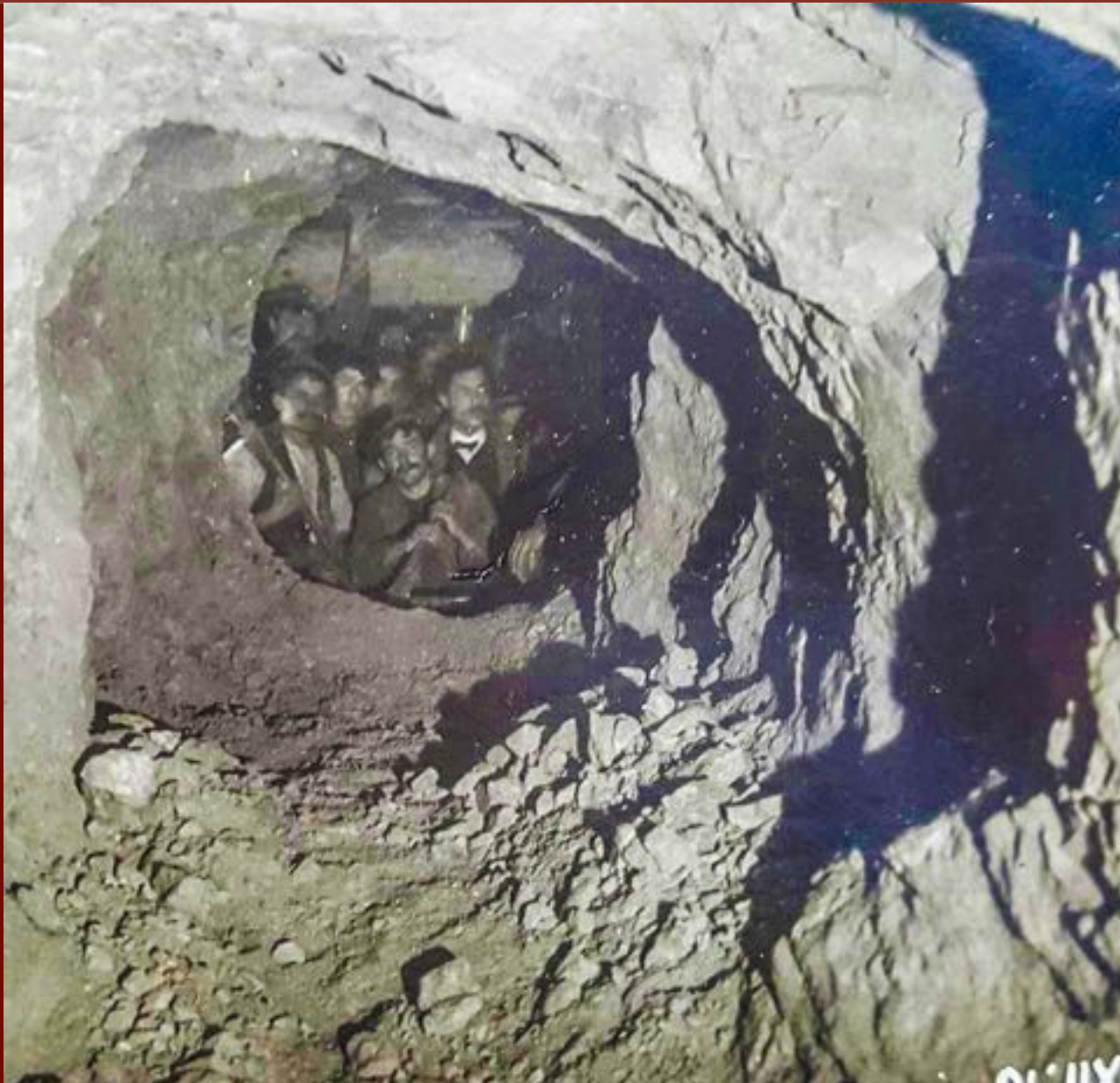
Caprareccia, montaggio centine sui piloni. Lastre fotografiche di Paolo Basler, foto 1917.
Spoleto, Sezione Archivio Stato, Archivio Paolo Basler



Caprareccia, montaggio centine sui piloni. Lastre fotografiche di Paolo Basler, foto 1917.
Spoleto, Sezione Archivio di Stato, Archivio Paolo Basler



Album fotografico di Paolo Basler, foto 1916. Spoleto, Sezione Archivio Stato,
Archivio Paolo Basler



Album fotografico di Paolo Basler, foto [1916]. Spoleto, Sezione Archivio Stato, Archivio Paolo Basler



Ferrovia
Spoleto-Torcia

Viadotto di Torre

Viadotto Torre, fasi della costruzione, 1921. Spoleto, Collezione Giampaolo Naticchioni

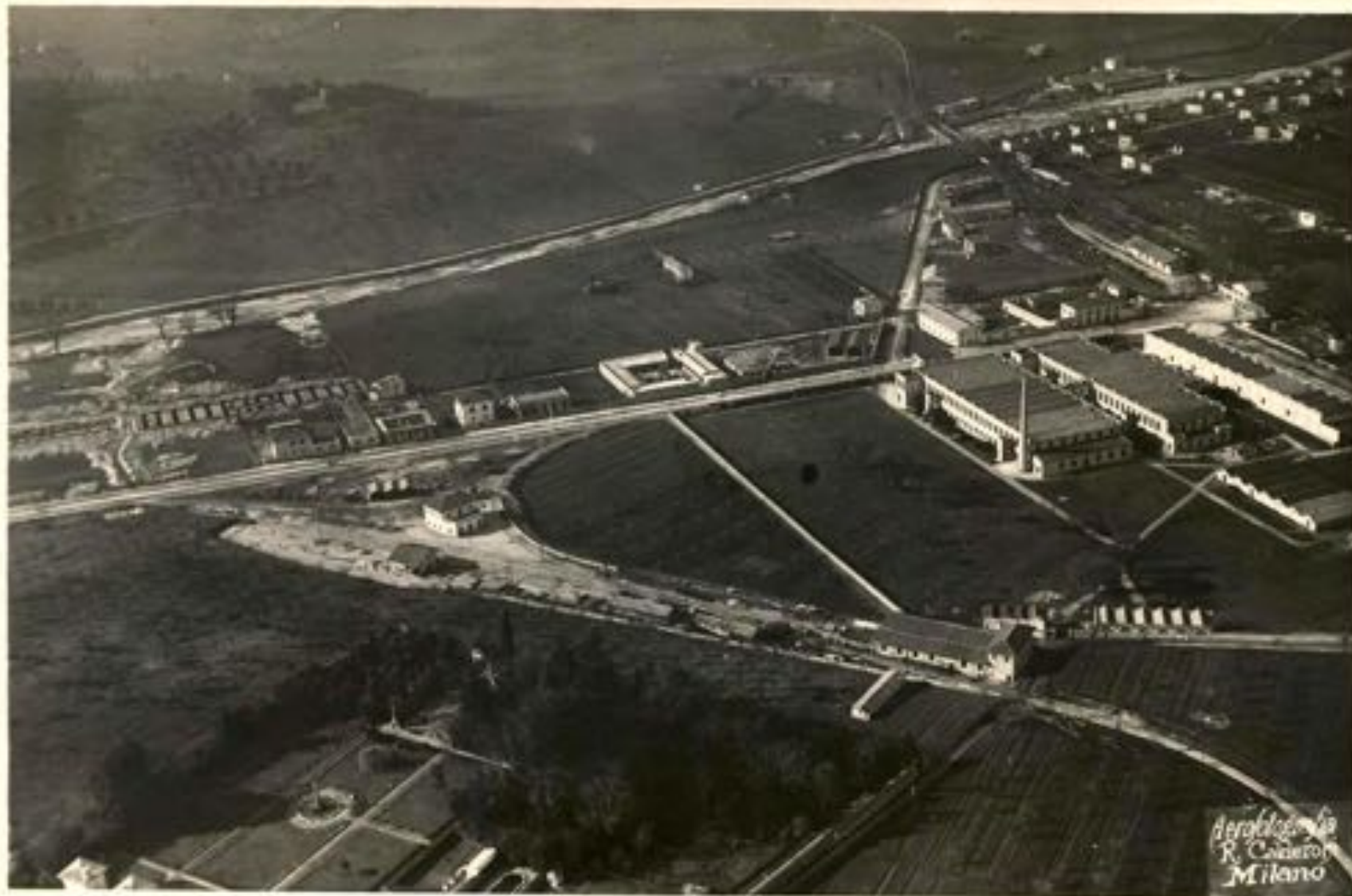


Stazione di Spoleto, ultimazione dei lavori di costruzione, 1924
Spoleto, Sezione Archivio Stato, Archivio Paolo Basler

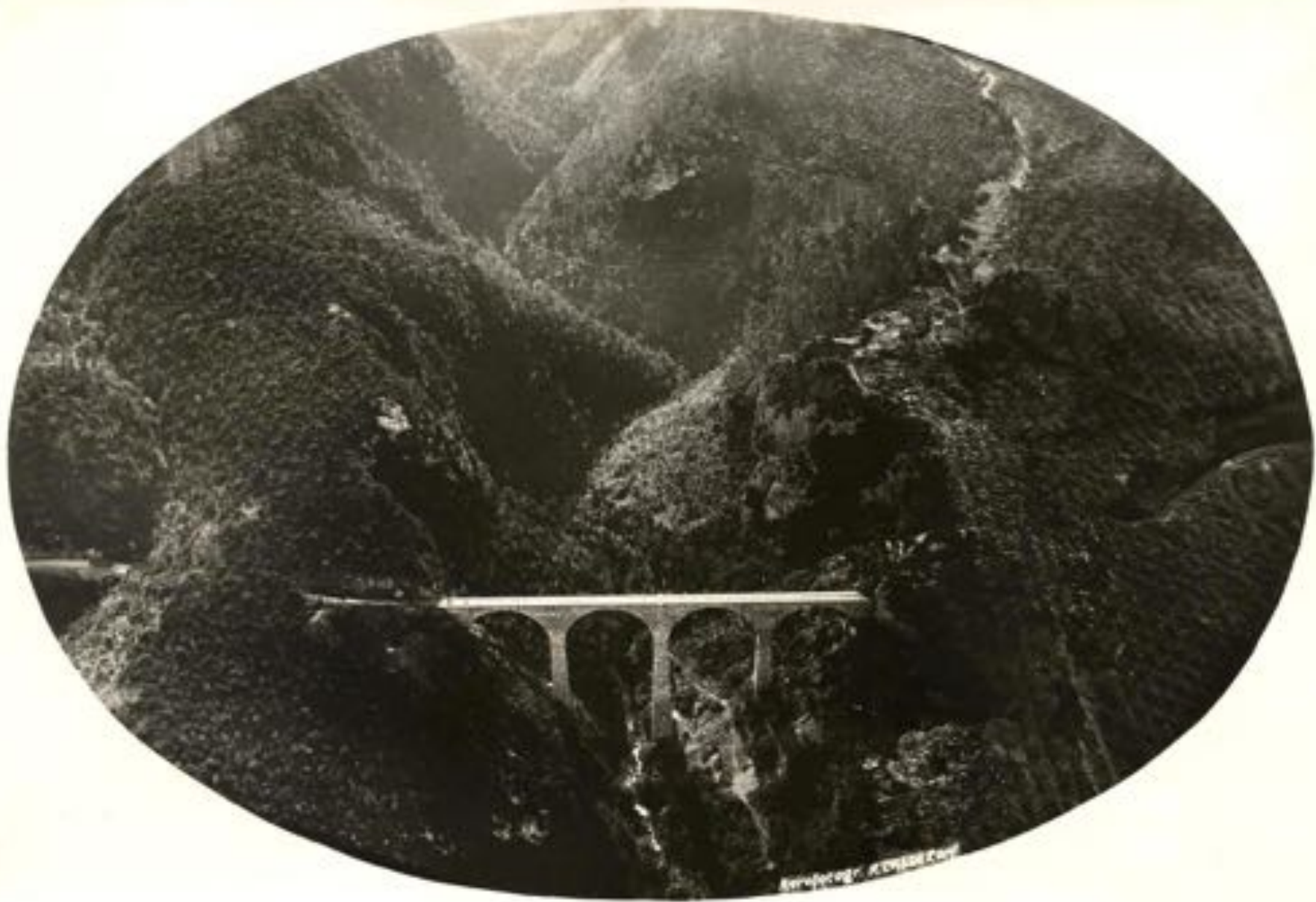
Strada di Ferro

Il percorso dalle foto aeree di
R. Calderoni di Milano
1922

Le foto sono conservate nell'archivio di P. Basler



Aerofotografia
R. Casaroli
Milano





AEROFOTOGRAFIA E. CALDIROLI
1911 - Via Salsina 2





affioramenti e calcaree
della zona di Caluso





Bergamasca
R. C. C. C.
Milano.



Aerofotografia
R. C. Cassin
Milano



STATIONARY IN THE MOUNTAINS
MOUNTAIN RANGE





Strada di Ferro

Posa prima rotaia, 1924

Elettrificazione, 1925

Collaudo linea, 1926



Posa prima rotaia stazione di Spoleto FF SS, 10 settembre 1924. In primo piano gli ingegneri Thomann e Basler.. Spoleto, Sez, ASSpo, Archivio Paolo Basler

1915

Con decreto reale n. 482 dell'11 aprile 1915 si autorizza il cambio della trazione da vapore a elettrica

Installazione della linea elettrica, 1925. In primo piano locomotiva a vapore e gli elettricisti.

Spoletto, Sez. Archivio di Stato, Archivio Paolo Basler





Corsa sperimentale sui binari della ferrovia stazione di Spoleto, settembre 1926. In primo piano gli ingegneri Thomann e Basler.. Spoleto, Sez, ASSpo, Archivio Paolo Basler

Strada di Ferro

Inaugurazione

1° novembre 1926

Il 1° novembre 1926 venne inaugurata la ferrovia (costo 50 milioni di lire, quattro volte superiore alla stima iniziale)

SOCIETÀ SUBALPINA di IMPRESE FERROVIARIE

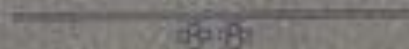
Sede in ROMA



Navigazione Lago Maggiore
(PALLANZA)

Ferrovia Domodossola - Confine Svizzero
(DOMODOSSOLA)

Ferrovia Spoleto - Norcia
(SPOLETO)

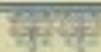


INAUGURAZIONE dell'ESERCIZIO
della FERROVIA SPOLETO - NORCIA

1° NOVEMBRE 1926

Album fotografico della ferrovia stampato in occasione del viaggio inaugurale, [1926]
Spoleto, Sezione Archivio di Stato, Archivio Paolo Basler

FERROVIA SPOLETO - NORCIA



Caratteristiche :

Lunghezza della linea Km. 52.

Scartamento metri 0.95.

Pendenze massime 45 ‰

Raggio minimo delle curve metri 70.

Trazione elettrica - Corrente continua - 2400 Volts di tensione.

Stazioni :

Spoletto Ferrovia Stato - Spoleto Città - Caprareccia - S. Anatolia - Piedipaterno -
Vallo di Nera - Borgo Cerreto - Triponzo - Visso - Serravalle - Cascia - Norcia.

Fermate Facoltative :

Matrignano - Castel S. Felice - Biselli - Villa di Serravalle.

Album fotografico della ferrovia stampato in occasione del viaggio inaugurale, [1926]. Spoleto, Sezione Archivio di Stato, Archivio Paolo Basler



FERROVIA SPOLETO NORCIA

Mi prego invitare la S. V. Ill.ma alla inaugurazione del nuovo tronco ferroviario Spoleto Norcia, che avrà luogo il 24 corrente, alle ore 10, partendo dalla Stazione di Spoleto e proseguendo per quella di Norcia.

Spoleto, 15 ottobre 1926.

Il Presidente dei Comitati riuniti
di Spoleto, Roma e Norcia
FERRUCCIO FERRETTI
Sindaco di Spoleto

tip. dell'Umbria

Invito alla inaugurazione della ferrovia del 24 ottobre 1926, poi rinviata al 1 novembre per improrogabili impegni del capo del governo, Benito Mussolini.

Spoleto, 16 ottobre 1926
Spoleto, Sezione Archivio di Stato Archivio storico comunale di Spoleto



Municipio di Spoleto



La S. V. è invitata a favorire in questa Residenza Municipale
— Sale della Civica Pinacoteca — alle ore 18 del 1^o Novembre
p. v., per prender parte ad un the d'onore che verrà offerto a
S. E. il Ministro Giuriati e alle altre Autorità intervenute alla
inaugurazione della Ferrovia Elettrica Spoleto - Norcia.

Spoleto, 30 Ottobre 1926.

IL SINDACO

Ferretti

Tip. dell'Umbria

Invito al ricevimento offerto dal Comune di Spoleto in occasione dell'inaugurazione della ferrovia del 1 novembre. Spoleto, 30 ottobre 1926. Preci, Archivio Aurelio Femi

Sig. *Naticchioni Cesare*
Norcia



IL SINDACO DI NORCIA

Si onora di invitare la
S. V. Ill.^{ma} al Ricevimento
che l'Amministrazione
Comunale terrà nelle
sale di questo Municipio
alla presenza di

S. E. Il Ministro Giuriati
il 1^o novembre p. v. alle
ore 16, in occasione
della cerimonia inaugu-
rale della FERROVIA
SPOLETO - NORCIA

29 OTTOBRE 1926

Premiata Tip. A. Milletierini - Norcia

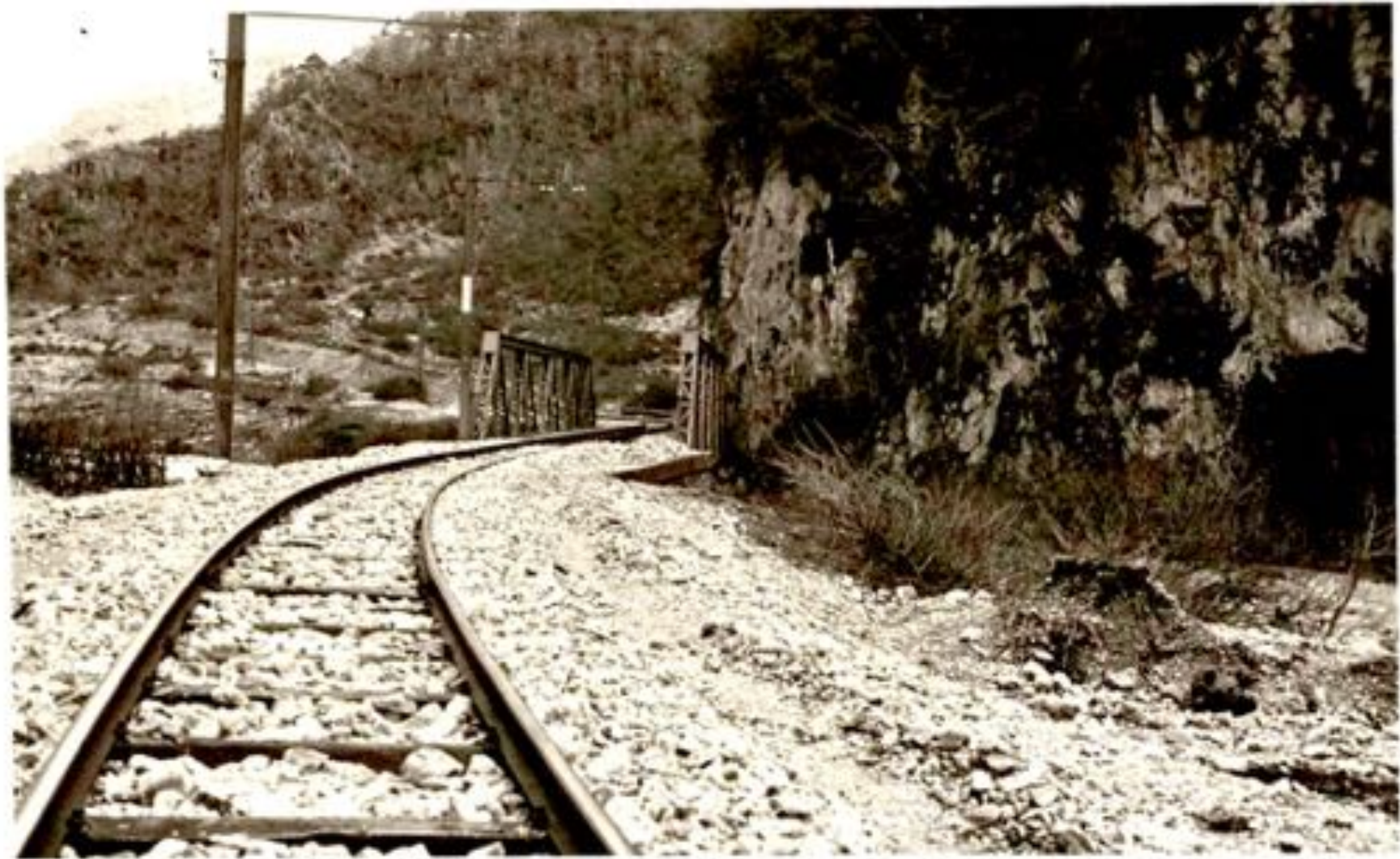


Invito al ricevimento del Comune di Norcia per l'inaugurazione della ferrovia del
1 novembre. Norcia, 29 ottobre 1926. Collezione, G. Naticchioni



Inaugurazione della ferrovia treno in partenza dalla stazione di Spoleto, 1 novembre 1926
Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler







Inaugurazione della ferrovia, treno in arrivo alla stazione di Norcia 1 novembre 1926
Spoleto, Collezione Pierluigi Felici

Strada di Ferro

Il percorso in cartolina

Le cartoline provengono dalla collezione Giampaolo Naticchioni

Spoletto - Ferrovia Spoleto-Norcia - Stazione principale di Spoleto

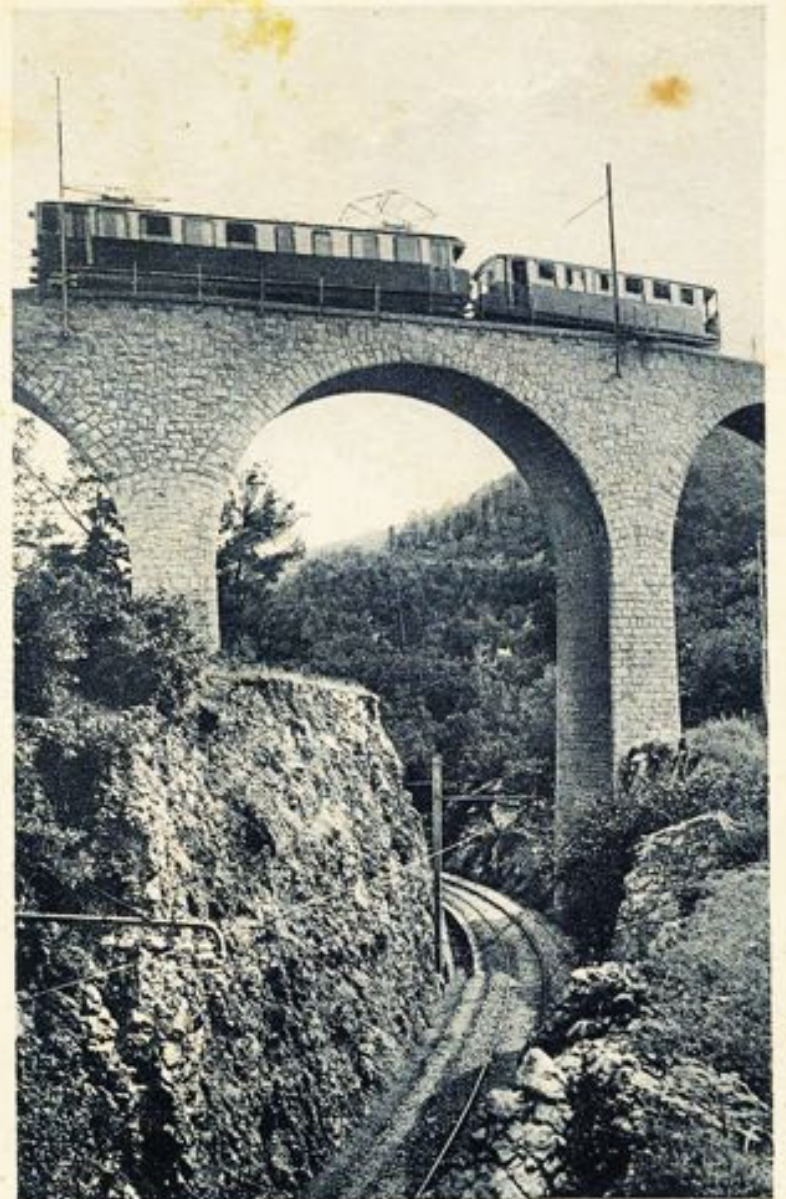
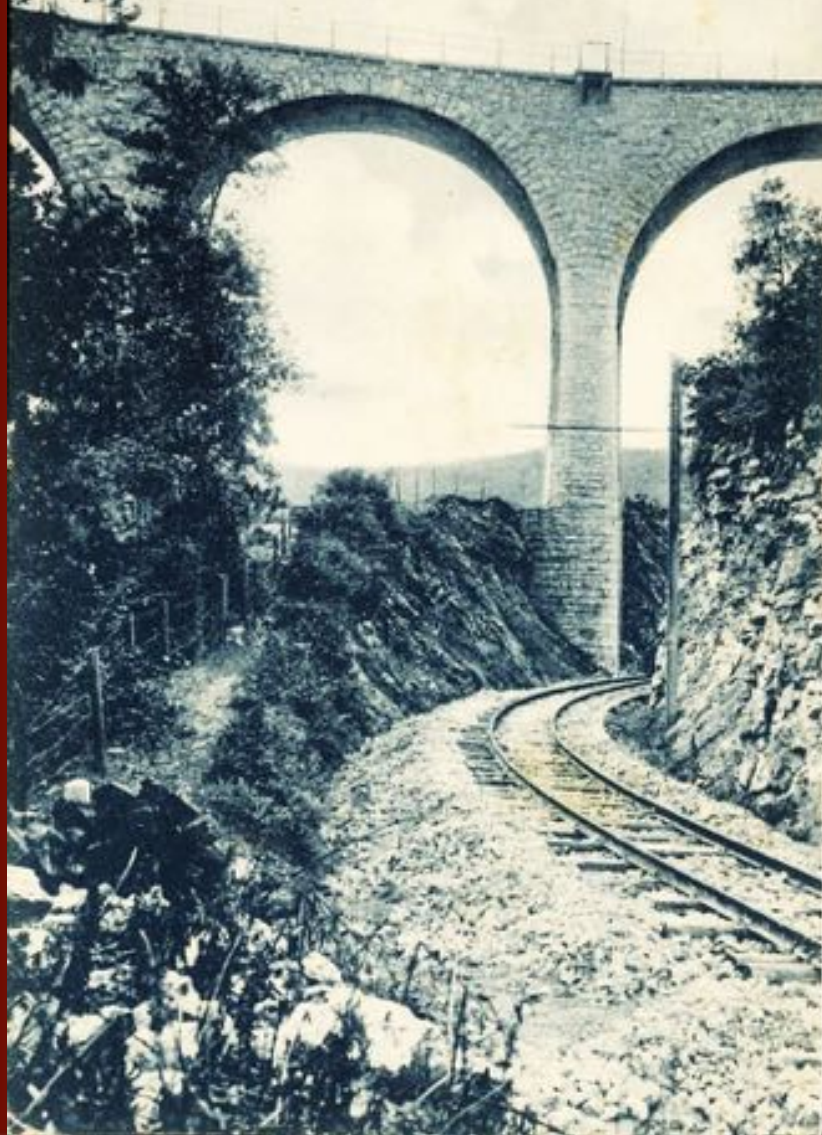


Spoletto, stazione . Cartolina, primi del '900. Collezione Giampaolo Naticchioni

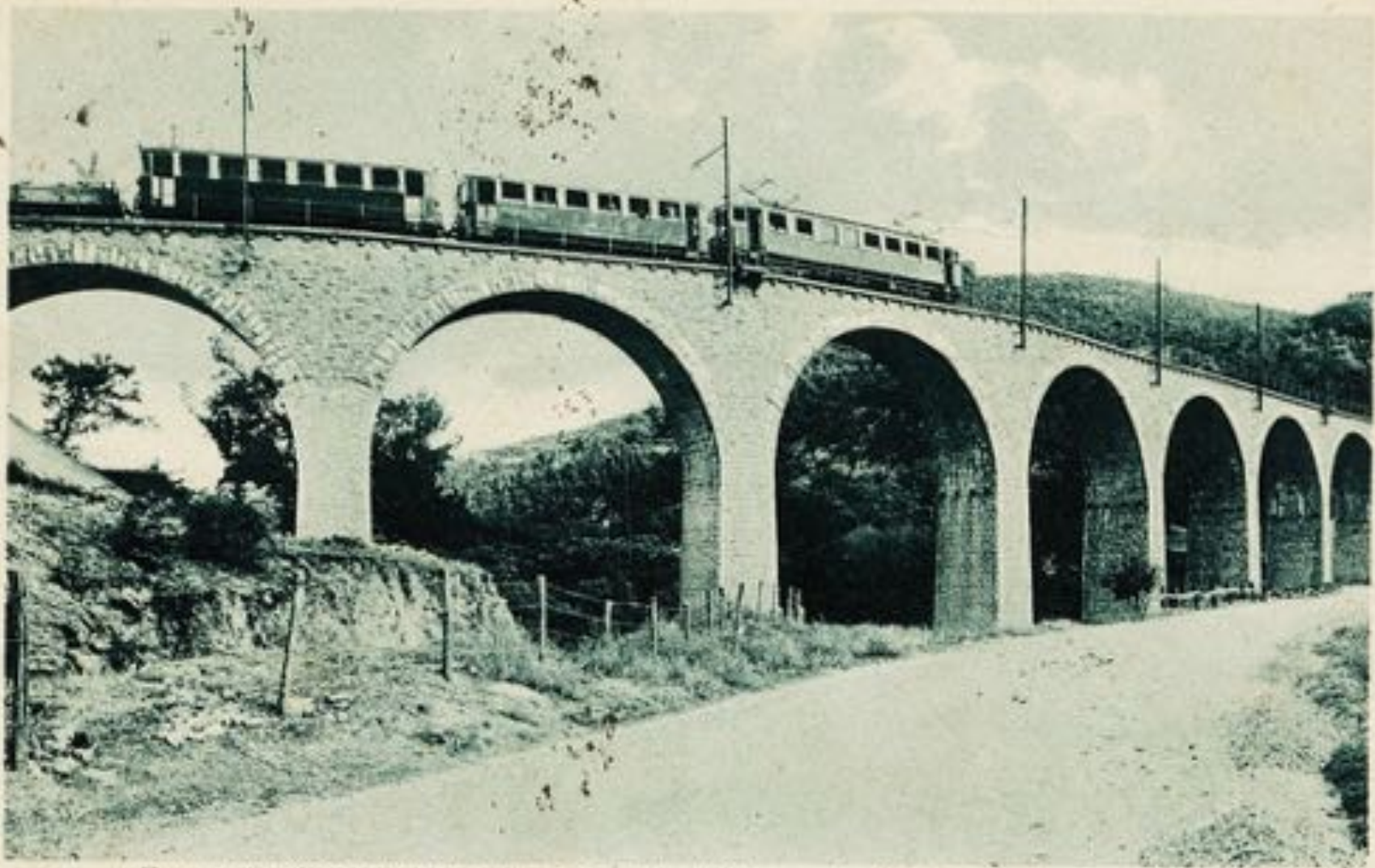
Ferrovia Spoleto-Norcia - Viadotto di Cortaccione



Spoletto - Ferrovia Spoletto-Norcia - Viadotto di Caprareccia



NORCIA - Ferrovia Spoletto-Norcia - Ponte della Caprareccia

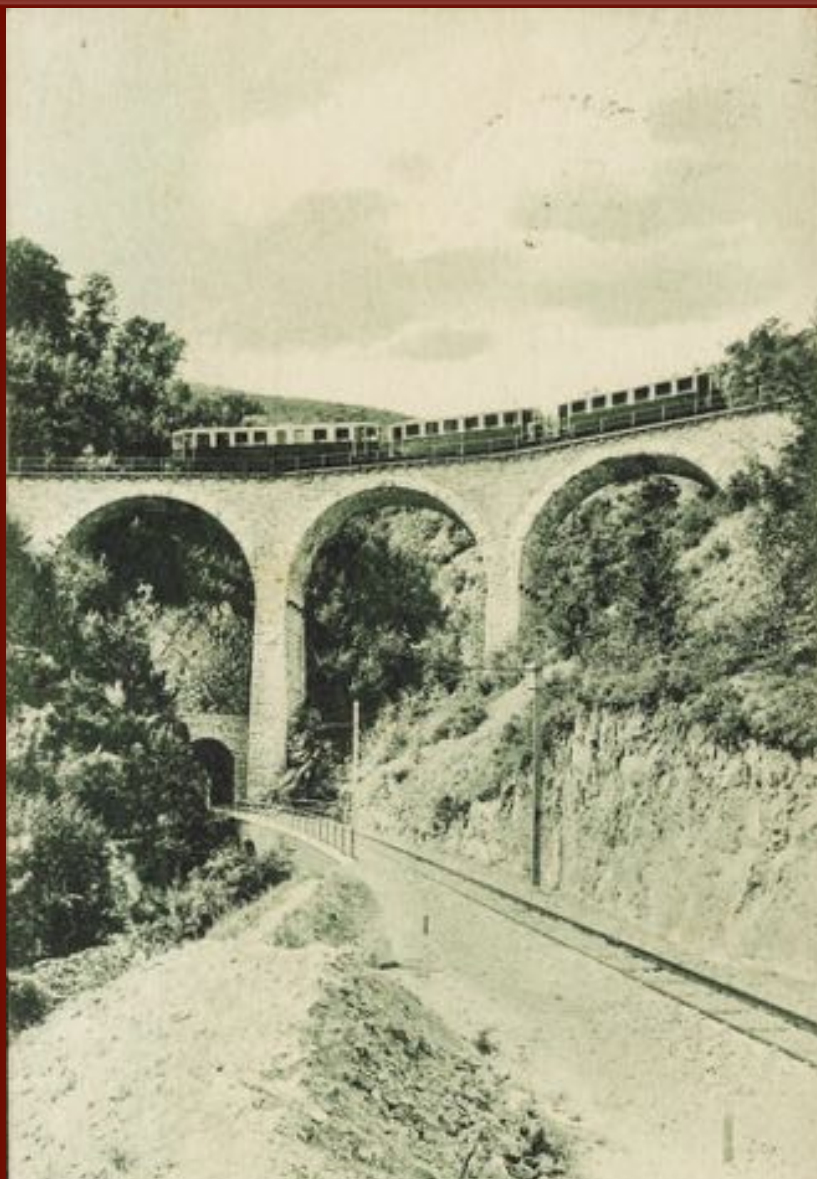


Ferrovia Spoleto-Norcia - Viadotto di Caprareccia (Km. 7,5) 8 luci di m. 15 cad.

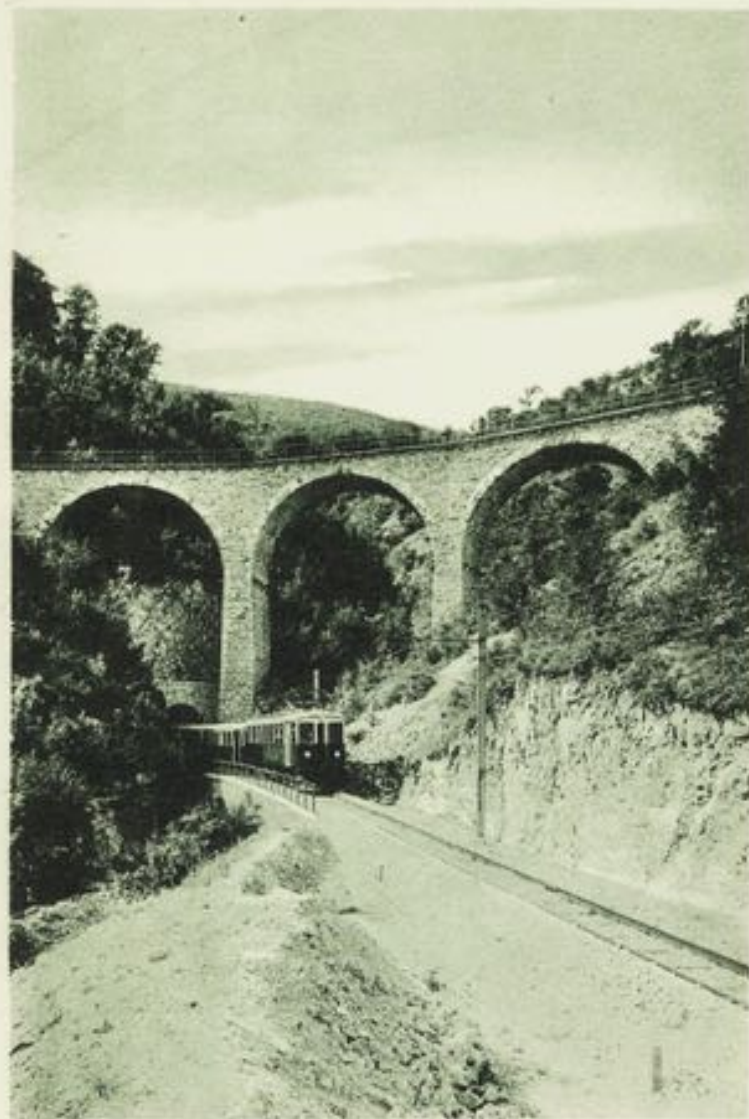


Ferrovia Spoleto-Norcia - Veduta sul secondo viadotto di Torre





Ferrovia Spoleto-Norcia - Viadotto di imbocco sud
della Galleria elicoidale di Tassinare



Ferrovia Spoleto-Norcia - Viadotto e imbocco "Sud",
della Galleria di Tassinare (Km. 13,5)



Ferrovia Spoleto-Norcia - Galleria elicoidale di Vallegiana (km. 16,5) della discesa Tassinare - S. Anicetta di Marco



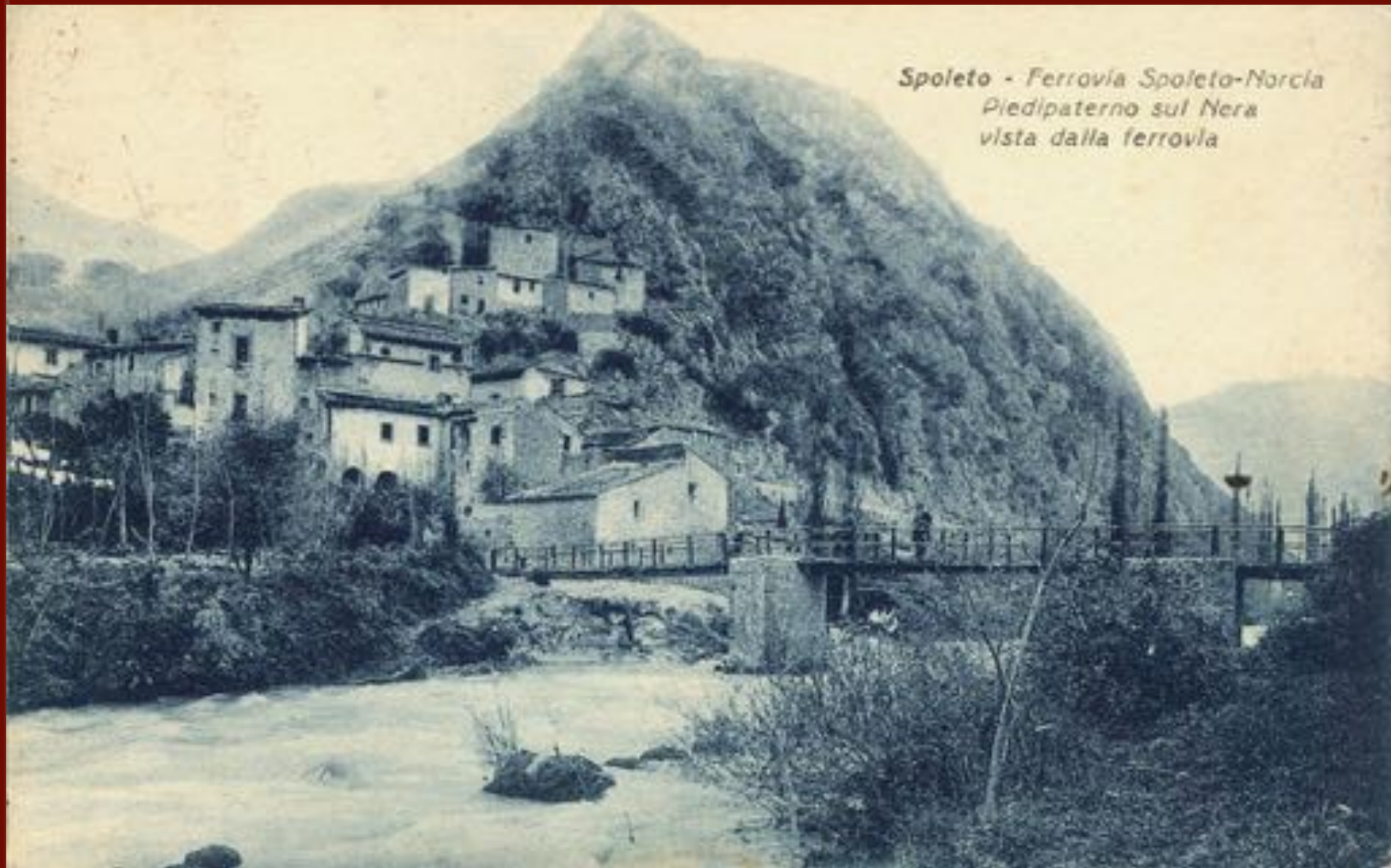
SANT'ANATOLIA DI NARCO - Stazione ferroviaria

Ferrovia Spoleto-Norcia - Castel S. Felice in Val di Nera



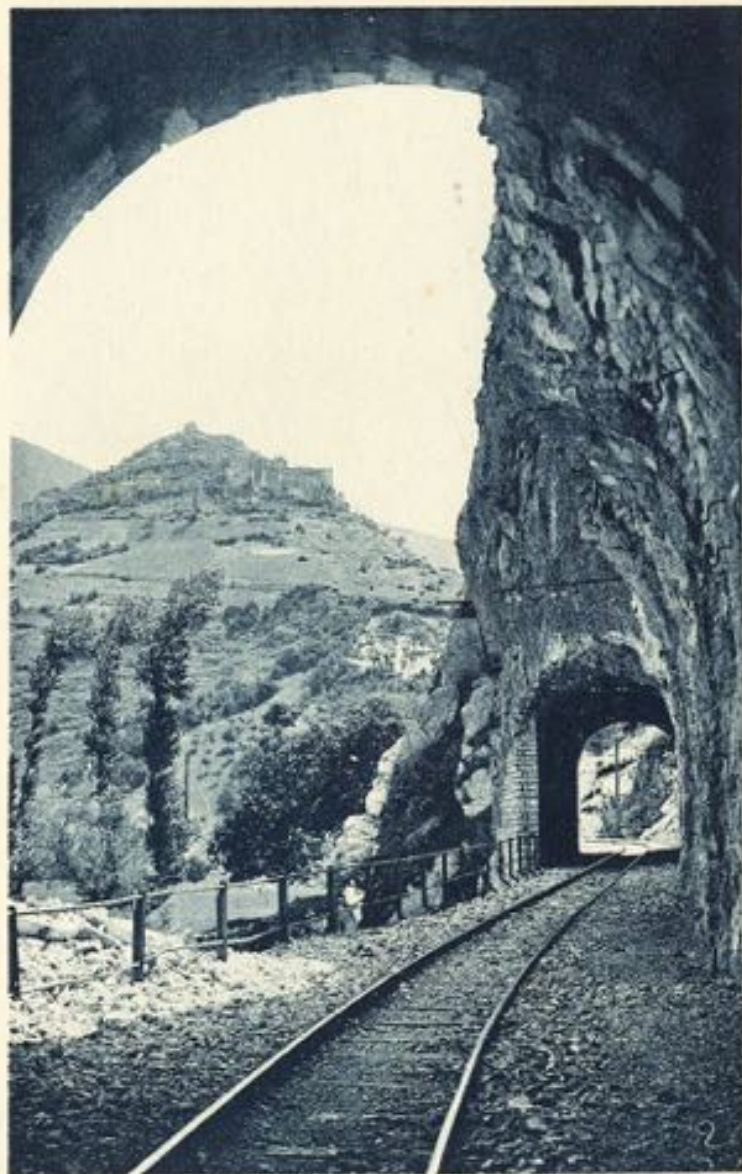


*Spoletto - Ferrovia Spoleto-Norcia
Piedipaterno sul Nera
vista dalla ferrovia*





*Ferrovia Spoleto-Norcia - Galleria Le Lastre al Km. 30
con la veduta di Ponte in Val di Nera*

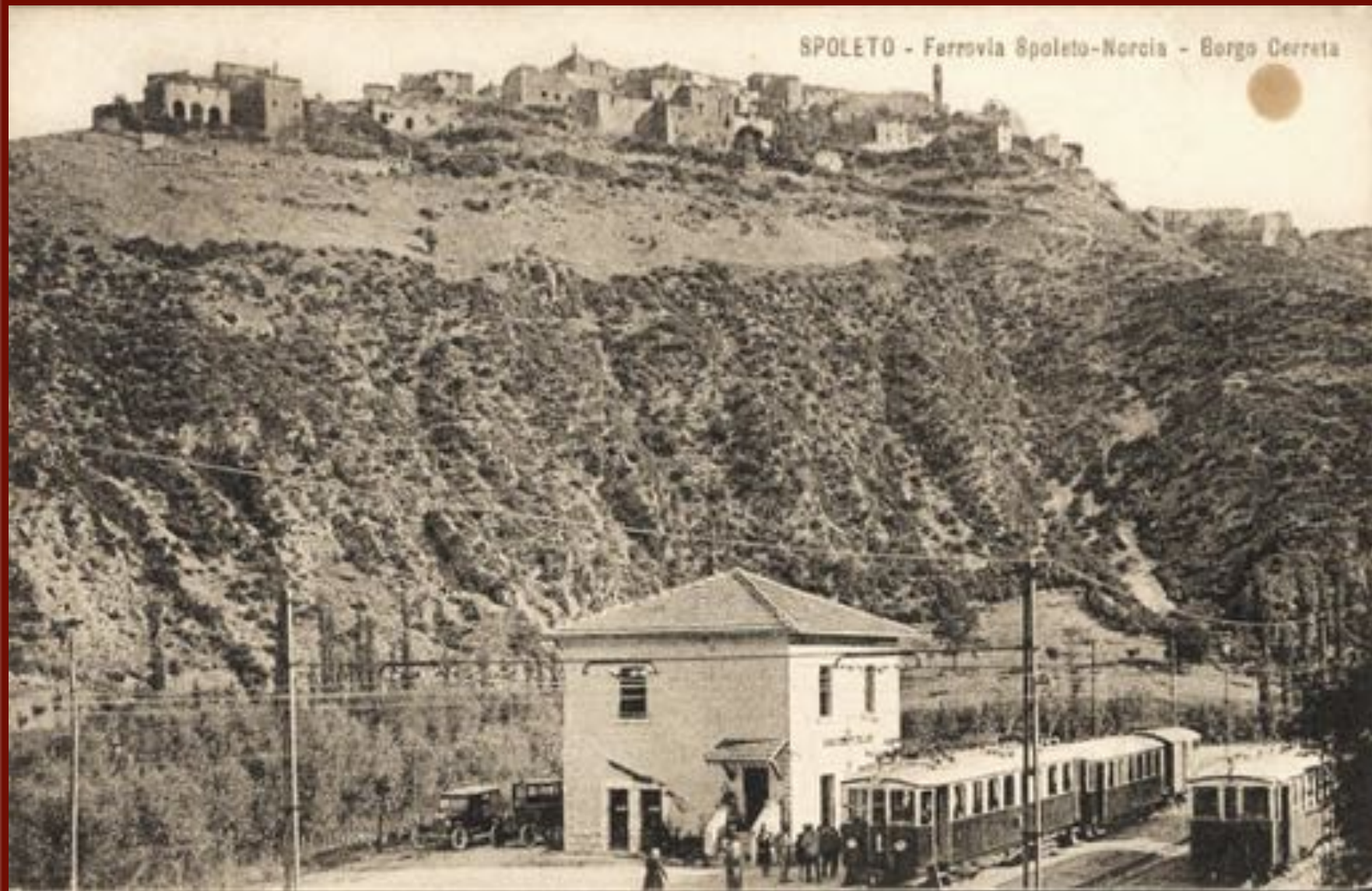


NORCIA - Ferrovia Spoleto-Norcia

Borgo Cerreto - Panorama



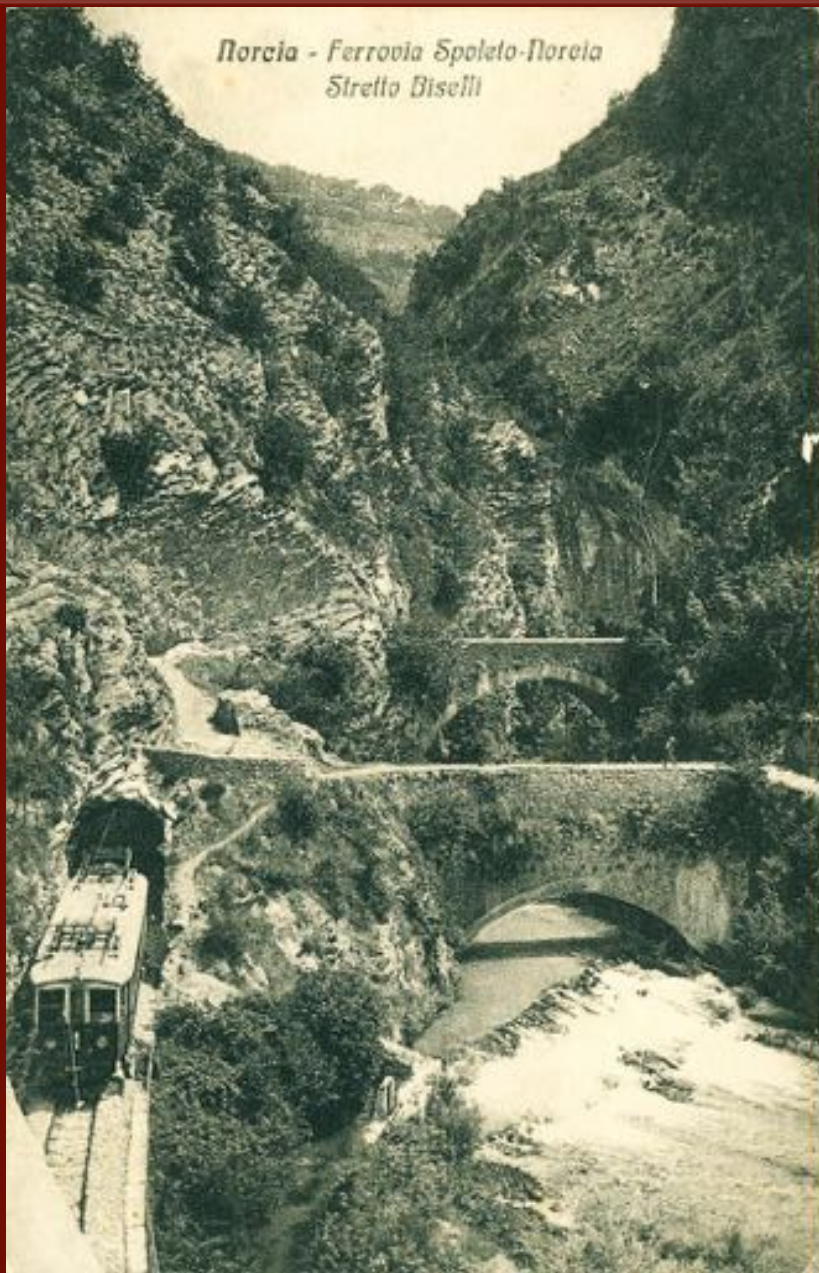
SPOLETO - Ferrovia Spoleto-Norcia - Borgo Cerrata



*Ferrovia Spoleto-Morcia
La stretta di "Balza Tagliata",
vista dal portale della Galleria.*



*Norcia - Ferrovia Spoleto-Norcia
Stretto Biselli*



NORCIA - Stretto di Biselli

Spoletto - Ferrovia Spoletto-Norcia-Serravalle







Norcia
Stazione ferroviaria

Stazione di Norcia, cartolina, anni '30 del '900. Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler

Strada di Ferro

15 giugno 1944

Ferrovie minate dai tedeschi

4 aprile 1945

riapertura dell'esercizio



Sottostazione di alimentazione di Piedipaterno, 1944. Spoleto, Sez. AS, Archivio Paolo Basler



Sottostazione di Piedipaterno, gruppo convertitori minato, 1944. Spoleto, Sez. AS, Archivio P. Basler



Serravalle di Norcia, automotrici minata e bruciata, 1944. Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler



Galleria di Biselli, 1944. Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler



Stazione di Piedipaterno e Vallo di Nera, foto anni '50 del '900. Spoleto, Collezione G. Farinelli



Stazione di Sant'Anatolia, foto anni '50 del '900. Spoleto, Collezione L. Fasciglione

Progetti Basler

1947-1948

Tronco ferroviario Serravalle-
Cascia

1950

Norcia-Arquata

PROGETTO DI MASSIMA
DEL
TRONCO FERROVIARIO SERRVALLE-CASCIA



Planimetria
della
Stazione di Cascia

Scala 1:1000

12 FEB 1948

Ing. Paolo Basler

Pozza

Planimetria della stazione di Cascia, progetto di massima del tronco ferroviario Serravalle-Cascia, di P. Basler, 12 febbraio 1948. Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler



Progetto di massima d Paolo Basler, datato 25 aprile 1950, del tronco ferroviario Norcia-Arquata per Ascoli. Spoleto, Sezione Archivio di Stato, Archivio Paolo Basler

1955- 1957

L'ammmodernamento della
ferrovia



Tra il 1955 e il 1957, sebbene già si parlasse di chiusura, fu attuato l'ammodernamento di tutta la linea, le opere principali riguardarono la ricostruzione della sottostazione di Piedipaterno, la sostituzione dei binari e delle traverse e la messa in funzione di quattro nuove automotrici.



1957
Bozzetti
nuove motrice





— VETTURA AUTOMOTRICE A CARRELLI —

— 1:40 —



A.E.F.

“Vetture automotrici a carrelli”, anni '50 del '900. Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler





— VETTURA AUTOMOTRICE A CARRELLI —

— 1-40 —

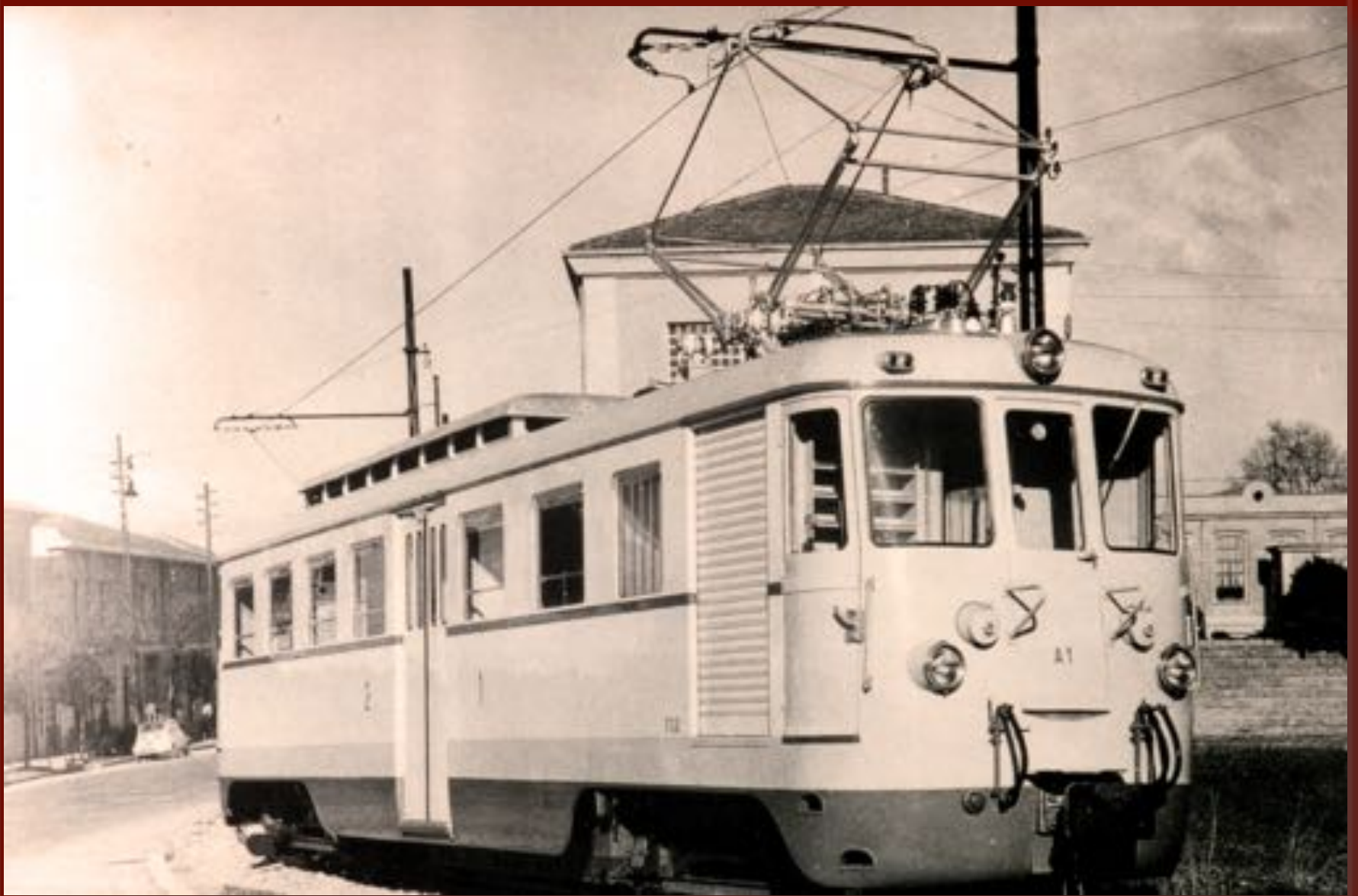
6

“Vetture automotrici a carrelli”, anni '50 del '900. Spoleto, Sez. ASSpo, Archivio Paolo Basler



1958

Le nuove motrice
in servizio sulla linea



Stazione di Spoleto, foto anni '50 del '900. Spoleto, Collezione L. Fasciglione



Stazione di Sploeto, foto anni '50 del '900. Spoleto, Collezione G. Farinelli



Sottostazione di Piedipaterno, foto anni '50 del '900. Spoleto, Collezione G. Farinelli



Viadotto Cortaccione, foto anni '50 del '900. Spoleto, Collezione G. Farinelli

A black and white photograph of a train engine, possibly a steam locomotive, with several people standing on the platform or near the engine. The image is slightly blurred and has a vintage feel. The text is overlaid on the image.

Strada di Ferro

1968

Ultimi treni

Una morte annunciata

La soppressione del 31 luglio 1968 era stata preceduta da segnali inequivocabili, il primo colpo alla ferrovia era stato inferto dalle distruzioni belliche delle truppe tedesche in ritirata con gravi danni all'armamento fisso e a quello rotabile, ma soprattutto all'alimentazione elettrica con la distruzione della sottostazione di Piedipaterno.

Il secondo quando fu approvato con decreto ministeriale il piano di ammodernamento e furono accolte solo in parte le richieste della Società Subalpina.

Il terzo dall'Ispettorato compartimentale di Perugia con la proposta di sostituzione del servizio ferroviario con uno automobilistico, già, peraltro attivato dalla Subalpina nel 1948, con alcune corse integrative.

1965

Cambio di gestione

Alla Società Subalpina che aveva sempre avuto in gestione la ferrovia, nel 1965, subentrò la Società spoletina imprese trasporti (SSIT), anche se per soli tre anni **in quanto l'allora ministro dei trasporti Oscar Luigi Scalfaro, il 9 luglio 1968, decretò la chiusura della linea ferroviaria; il servizio cessò definitivamente il 31 luglio di 1968.**







POPOLAZIONI
RESPINGIAMO
questo nave
SOPRUSO

2

1

FSM







Stazione di Norcia. Spoleto, Sez. Archivio di Stato, Archivio Paolo Basler

1965

Cambio di gestione

Alla Società Subalpina che aveva sempre avuto in gestione la ferrovia, nel 1965, subentrò la Società spoletina imprese trasporti (SSIT), anche se per soli tre anni; il servizio cessò definitivamente il 31 luglio di 1968.

31 luglio 1968

“Il ramo secco”

La chiusura della ferrovia

La ferrovia fu considerata un “ramo secco”, che “costa e non produce ...”, come sosteneva il ministro dei trasporti, Oscar Luigi Scalfaro che, con decreto n. 2166 del 9 luglio 1968, sancì la chiusura della linea ferroviaria a far data dal 1° agosto.

L'ultimo treno partì dalla stazione di Spoleto alle 19,40 del 31 luglio

Strada di terra

1968 -1972

Lo smantellamento



La ferrovia lungo il Corno all'altezza di Nortosce, lavori di allargamento della strada.
Foto anni '70 del '900. Spoleto, Collezione G. Farinelli



La ferrovia, al km 40, lavori dell'Azienda nazionale autonoma per le strade, per l'allargamento della strada Nursina. Foto anni '70 del '900. Spoleto, Collezione L. Fasciglione



La ferrovia (km 39) lungo la statale in prossimità di Biselli, lavori di smantellamento di rotaie e traverse. Foto anni '72 del '900. Spoleto, Collezione G. Farinelli



Smantellamento di rotaie e traverse lungo la tratta tra Nortosce e Serravalle.
Foto anni '72 del '900. Spoleto, Collezione L. Fasciglione