

# L'epopea della Roma - Nord

*Sembrava il treno anch'esso un mito di progresso ...*

Nino Fanti  
ingegnere ferroviario



Qualche tempo fa mi intrattenevo con un appassionato di ferrovie (circostanza abbastanza imbarazzante per me che sono ferroviere, dato che questi personaggi conoscono l'universo ferroviario fin nei minimi dettagli) che non mancò di farmi notare la fortunata circostanza di vivere a Vignanello, località attraversata dalla "Roma Nord" la cui stazione è stata definita *un impianto da plastico incastonato nel locale borgo* (*TuttoTreno*, n° 205 febbraio 2007). Sicuramente sono punti di vista un po' insoliti per chi è quotidianamente afflitto dall'assillante presenza di un passaggio a livello. Fatto sta che quell'occasionale conversazione ha stimolato la mia curiosità su questa particolare infrastruttura che interessa buona parte dell'Ager Ciminus. Grazie ai consigli di quell'appassionato, socio di un gruppo amatoriale delle ferrovie del quale anch'io sono indegno membro, ho potuto appagare la mia curiosità nella sorprendente biblioteca di quella meritoria associazione e, come oggi si conviene, rovistando nelle profondità del web. Insomma, senza molta originalità ho compilato il contributo che segue saccheggiando dalle fonti, comunque doverosamente citate nelle note.

**PRIMA PUNTATA, 1895 - 1913** L'origine della Roma nord come oggi la conosciamo può farsi risalire al "*Progetto di una tramvia a vapore fra Roma e Civita Castellana*", descritto in una memoria dell'ingegner Ettore Angelelli nel 1895. Questi aveva trovato l'appoggio di Arthur Buetow, rappresentante in Italia della Società *Arthur Koppel* di Berlino che, direttamente o attraverso società associate, installava tramvie e ferrovie elettriche in Europa, in Asia e in America. Fu proprio Buetow che incaricò Angelelli della stesura del progetto, finalizzato ad ottenere la concessione per la costruzione e l'esercizio della tramvia. La scelta della soluzione tranviaria fu dettata da motivazioni economiche bene illustrate nella citata memoria dell'Angelelli. Egli scriveva infatti: "per una nuova linea ferroviaria che unisca direttamente Roma e Civita Castellana [...] si studiarono e presentarono vari progetti e prima ancora che si esaminasse la Roma - Viterbo si escogitarono delle proposte che non approdarono mai a buon porto; la ragione è unica: le forti spese di impianto e di esercizio relative al sistema di ferrovie che si voleva adottare non corrispondente certamente alle risorse del traffico locale". Proseguiva l'Angelelli considerando che proprio queste spese furono "la rovina di quei capitalisti, società, imprese che [...] vollero costruire ferrovie sul tipo di quelle normali adottate dagli Stati quando appena dovevano servire pochi paesi o città [...] ; perciò dopo i disastri finanziari che succedettero al breve esercizio si studiarono tutti i mezzi per rendere meno costose le linee secondarie. Si entrò quindi nella categoria delle linee secondarie economiche ora diffusissime in tutti gli stati civili". Ciò portava a concludere che "alle ferrovie economiche" che non erano "parte di un'arteria principale si debbono applicare quei sistemi economici di costruzione", in particolare la "sezione ridotta" per la quale "con la spesa di un chilometro di ferrovia normale se ne possono avere 5 o 10". In effetti la soluzione tranviaria ebbe diverse

realizzazioni fra fine '800 ed inizio '900: per rimanere nel Lazio si possono ricordare le tramvie dei Castelli, dismesse negli anni '60 del secolo scorso, e la Roma - Fiuggi - Frosinone ormai ridotta alla Roma - Giardinetti di appena 9 chilometri.

Per quel che ne so il primo progetto dell'ingegner Angelelli non ebbe seguito, e del signor Buetow si persero le tracce (è ricordato come possibile mecenate della poetessa Annie Vivanti). Bisognò aspettare qualche anno prima che Angelelli incappasse in Eugene Rickaert ed Emile Renders, di Bruxelles, futuri "capitalisti" dell'impresa. Per inciso agli inizi del secolo scorso i "capitalisti" belgi trovavano vasto campo d'azione nella costruzione di ferrovie economiche qua e là per l'Europa; alcuni di loro intervennero ad esempio anche nella costruzione della citata Roma - Fiuggi - Frosinone.

Riprese quindi l'iter autorizzativo ed il Consiglio Provinciale di Roma (la provincia di Viterbo ancora non esisteva) deliberò Concessione il 27 luglio 1904 per la costruzione ed esercizio della tramvia Roma - Civita Castellana. A seguito di ciò il 28 settembre 1904 i signori Ryckaert e Renders costituirono a Bruxelles la "Société Tramways et Chemin de Fer de Roma - Civita Castellana - Viterbo", avente per scopo la costruzione e l'esercizio di una linea tranviaria e ferroviaria tra Roma - Civita Castellana - Viterbo <sup>(1)</sup>; questo indica che nelle intenzioni dei "capitalisti" ci fosse già il proseguimento della linea da Civita Castellana a Viterbo come ferrovia piuttosto che come tramvia.

La differenza fra tramvia e ferrovia è essenzialmente legata al fatto che i tram viaggiano con marcia a vista, i treni con modalità prestabilite. Un esempio di marcia a vista è l'automobile, la cui velocità è totalmente dipendente dalla volontà del guidatore che valuta come procedere a seconda delle variabili (traffico, curve, pioggia, buche etc.); il conduttore del treno deve invece tenere in ogni punto della linea una velocità prestabilita in relazione all'andamento

planoaltimetrico, alla potenza della locomotiva ed al numero di carrozze che compongono il convoglio.

La concessione - a favore della *Società belga Ryckert e Renders, rappresentata dal signor Ettore Angelelli* - fu approvata, con alcune modifiche del progetto originario in particolare riguardo allo scartamento del binario (distanza fra le rotaie) che passava da 0,75 m ad 1 m, con Decreto Reale n° 37 del 5 febbraio 1905, e alla durata dei lavori che dovevano essere completati entro 18 mesi dalla data d'inizio. Il Decreto specificava che l'eventuale costruzione ed esercizio a trazione elettrica doveva essere oggetto di "preventiva approvazione del Governo".

Il tracciato dell'epoca a Roma era diverso dall'attuale e ricalcava in parte il percorso di una vecchia ferrovia a scartamento normale, la *Ferrovia delle Cave*, che univa le cave di Grottarossa ai Prati di Castello (l'attuale rione Prati). Era inoltre caratterizzato da un gran numero di raccordi, alcuni provvisori, per il trasporto di materiali da cava che furono usati per l'edificazione di aree dei quartieri Trionfale e delle Vittorie <sup>(2)</sup>.

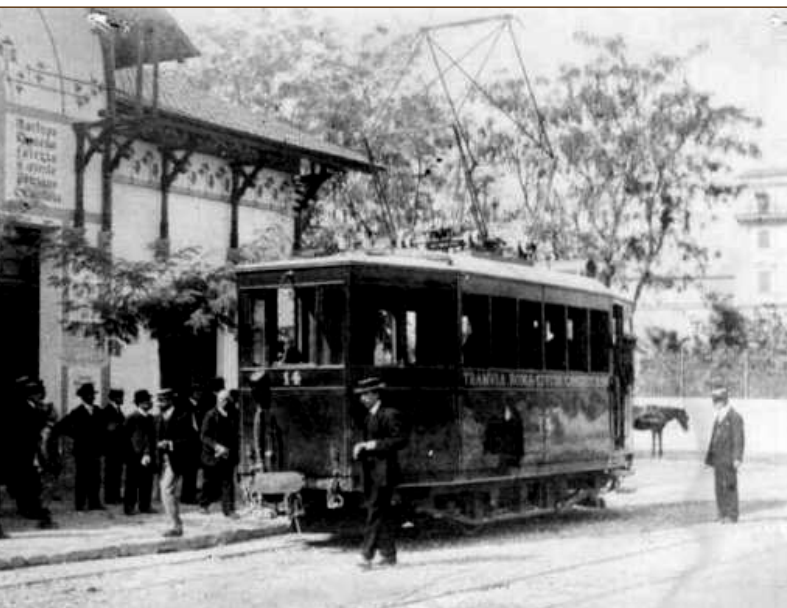
I lavori di costruzione della tratta Roma - Civita Castellana (che nacque appunto come una tramvia su sede stradale), iniziarono alle ore 17 del 27 aprile 1905 in viale Lazio (l'attuale Viale di Tor di Quinto), dove la cerimonia di posa della prima pietra avvenne alla presenza del presidente del Consiglio Fortis, di vari ministri, consiglieri comunali e sindaci delle località che sarebbero state interessate dalla linea, che parteciparono poi all'immane... "suntuoso banchetto" <sup>(3)</sup>.

La tramvia Roma - Civita Castellana risultò lunga 53,38 km, a binario unico. Fu usato lo scartamento ridotto (distanza fra le rotaie ridotta rispetto a quella normale di 1,435 m) e la trazione elettrica a corrente monofase e si trattò, all'epoca, della più lunga linea

monofase in Europa e della prima in Italia. La pendenza media era del 50% - 60% , la massima, sulla rampa del ponte sul Treja, del 72,5%;; il raggio di curva minimo era di 30 metri. La linea partiva da Roma, con una stazioncina in stile floreale, in piazza della Libertà e da lì seguiva il lungotevere Michelangelo deviando a sinistra, all'incirca in piazza delle Cinque Giornate, per imboccare il viale delle Milizie; tenendosi sulla sinistra del viale arrivava all'incrocio con l'odierna via Barletta, dove con un'ampia curva a destra imboccava viale Angelico, sul quale si manteneva sul lato destro; qui, prima del deposito Vittoria delle tramvie municipali, era situato lo scalo merci della linea. Dopo la barriera Angelica, oggi piazzale maresciallo Giardino, la linea seguiva la strada che anche allora si chiamava viale Angelico e, passando per le località Olmo e Farnesina, raggiungeva il piazzale di ponte Milvio. La fermata di ponte Milvio, a 4,54 km da piazza della Libertà, era posta prima del piazzale, che veniva poi traversato diagonalmente incrociando i binari tramviari, per imboccare viale Lazio, oggi viale Tor di Quinto.

Si arrivava quindi alla stazione Tor di Quinto con annessi deposito e officina posti a ridosso dell'attuale sottostazione Enel; dopo la stazione Ippodromo la linea raggiungeva la via Flaminia, che impegnava mantenendosi sulla destra, seguendola poi nel suo tormentato profilo piano-altimetrico e incontrando successivamente le stazioni indicate nel prospetto più avanti riportato. Al km 52 della Flaminia la linea piegava a sinistra per superare il fiume Treja su un ponte a quattro archi; questo ponte, travolto da una piena nel 1922, fu sostituito da una struttura provvisoria in legno, rimasta in funzione fino alla chiusura della tramvia in occasione dei lavori realizzati nel 1932.

Roma, stazione di Piazza della Libertà.



Ponte provvisorio in legno sul Treja.





La linea si arrampicava quindi fino a Civita Castellana, lungo l'attuale via San Salvatore, dove terminava alla stazione con annesso deposito posta in corso Umberto I, ora via Ferretti <sup>(2)</sup>.

A poco meno di un anno dall'inizio dei lavori, già alla fine del marzo 1906 fu effettuata una prima corsa sperimentale sull'intero percorso Roma - Civita Castellana con una locomotiva a vapore che trainava alcuni carri merci.

Il Messaggero del 31 marzo dà notizia del collaudo dei binari: *Abbiamo per telegrafo da Rignano Flaminio: oggi un primo treno con la macchina a vapore ha percorso l'intero tratto Roma-Civita Castellana per la prova dei binari. L'armamento è stato trovato perfetto. La popolazione di Civita Castellana che accorse fino al casotto di Pietrara ha festeggiato gli ingegneri Angelelli e Ionieau, ideatori ed esecutori della linea e gli ingegneri Gigli e Sciollette loro coadiutori. Il sindaco Midossi ha offerto loro una colazione.*

Il 6 settembre viene effettuata la cosiddetta gita d'ispezione di cui dà notizia Il Messaggero del 7 settembre 1906: *gli esperimenti d'isolamento delle vetture della linea e di tutto ciò che concerne la sicurezza dell'impianto ... riuscirono ottimamente. ... Assistevano agli esperimenti gli illustri ingegneri americani Stenemetz e Kircher.*

L'ingegner Stenemetz altri non era che Charles Proteus Steinmetz, una delle figure di maggior spessore a livello mondiale dell'epoca nel campo dell'elettrotecnica e dell'impiantistica elettrica: ben noto è il *teorema di Kennelly-Steinmetz*, che consente l'uso del calcolo simbolico nello studio dei circuiti elettrici. La presenza di Steinmetz alla prima corsa prova è quindi indicativa circa l'interesse suscitato dalla nuova linea.

Il 23 settembre il primo viaggio sperimentale con trazione elettrica. Il Messaggero: *l'automotrice come quelle che faranno servizio sulla Roma-Civita Castellana, era fornita di telefono mediante il quale si può comunicare da qualunque punto con le varie stazioni, mediante un filo telefonico che segue tutta la linea. Si noti inoltre che tutte le automotrici hanno sulla copertura un parafulmini costituito da un arco voltaico dove andrà il fulmine a disperdersi. Ciascuna automotrice si compone poi di diciotto posti di cui otto sulla piattaforma; ciascuna giardiniera ha trentasei posti di cui otto sulla piattaforma.*

Il 10 ottobre viene inaugurato il servizio tramviario urbano Piazza della Libertà - Ponte Milvio, di 4,5 Km, sul percorso lungotevere Michelangelo, viale delle Milizie, viale Angelico, lungotevere Lauro De Bosis.



ROMA-CIVITA CASTELLANA													
(SOC. ANON. TRAMVIE E FERR. ELETTRIC. - ROMA)													
Roma (Piazza Libertà) 0 a.													
> (Tor di Quinto) 5 a.													
6 20	9 30	13 30	16 45	p.	5	8 10	12 10	16 10	19 40	41	1	3	15
6 43	9 49	13 49	17 7	p.	5	8 51	11 50	15 50	19 20	8 45	—	—	19 14
6 49	—	—	17 13	p.	5	—	—	—	—	—	—	—	—
7 10	5 14	7 17	25	p.	5	8 33	11 30	15 32	19 20	8 33	11 30	15 32	19 20
7 14	10 18	14 20	17 38	p.	5	8 20	11 17	15 19	18 47	8 20	11 17	15 19	18 47
7 29	10 33	14 35	17 53	p.	5	8 51	11 21	15 41	18 30	8 51	11 21	15 41	18 30
7 37	10 40	14 41	18 1	p.	5	7 57	10 54	14 56	18 22	7 57	10 54	14 56	18 22
7 39	10 41	14 43	18 3	p.	5	7 56	10 53	14 55	18 20	7 56	10 53	14 55	18 20
7 48	10 49	14 51	18 12	p.	5	7 49	10 48	14 50	18 14	7 49	10 48	14 50	18 14
7 53	10 54	14 56	18 17	p.	5	7 41	10 41	14 43	18 6	7 41	10 41	14 43	18 6
8 11	11 9	15 11	18 35	p.	5	7 23	10 26	14 28	17 51	7 23	10 26	14 28	17 51
8 18	11 15	15 17	18 42	p.	5	7 16	10 20	14 22	17 45	7 16	10 20	14 22	17 45
8 28	11 25	15 27	18 52	p.	5	7 6	10 10	14 12	17 35	7 6	10 10	14 12	17 35
8 35	11 32	15 34	18 59	p.	5	6 59	10 3	14 5	17 28	6 59	10 3	14 5	17 28
8 50	11 47	15 49	19 14	p.	5	6 44	9 48	13 50	17 13	6 44	9 48	13 50	17 13

Sopra, convoglio in partenza dalla stazione di Piazza della Libertà, a Roma, per l'inaugurazione del tronco Fabrica-Vignanello. A lato, primo orario della tramvia Roma-Civita Castellana.

Il successivo 27 dicembre, dopo i collaudi di rito, l'intero percorso Roma-Civita Castellana (54 Km con un tempo di percorrenza di circa 2 ore e mezza), fu solennemente inaugurato e attivato stabilmente il giorno successivo con quattro coppie di corse giornaliere <sup>(3)</sup>.

Questa prima tratta non riscosse però il successo che i suoi promotori si aspettavano. Tra l'altro la tramvia Roma – Civita Castellana, con l'eccezione delle stazioni dove si effettuava il servizio postale, rimase quasi del tutto esclusa dalle autolinee locali che in quegli anni avevano iniziato a collegare le località del viterbese tra loro e con le stazioni ferroviarie più importanti. Il servizio risultava inoltre lento e inaffidabile per continue interruzioni del servizio e per ritardi di varia natura. Comunque, come la ragione sociale belga del resto lasciava intendere, Eugene Rickaert ed Emile Renders stavano già lavorando al progetto per la ferrovia in sede propria da Civita Castellana a Viterbo, che dalle notizie che ho raccolto dovrebbe essere stato stilato da un certo ingegner T. Joniaux. Infatti già il 25 ottobre 1905, la società "Ryckaert, Renders & Co" avanzò domanda di concessione in proposito, mentre i lavori della tramvia erano in pieno corso.

L'intero collegamento fra Roma e Viterbo era quindi stato previsto fin dall'inizio nella sua anomala condizione di tramvia/ferrovia, ed il suo iter burocratico fu molto lento per taluni aspetti che la legge fondamentale allora in vigore (quella del 1905), non prevedeva (primo fra tutti lo scartamento, che era previsto a 1 metro per le tramvie e a 0,95 metri per le ferrovie economiche). Il Regio Decreto 29 agosto 1908 n. 831 comunque approvava e rendeva esecutiva "la Convenzione stipulata il 9 luglio 1906 fra i Ministri dei lavori pubblici e del tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato, il legale rappresentante della ditta Eugene Rickaert ed Emile Renders quale concessionaria, ed il legale rappresentante della Società anonima tramvia e ferrovia elettrica Roma-Civita Castellana-Viterbo con sede in Bruxelles, quale sub-concessionaria della ferrovia a scartamento ridotto ed a trazione elettrica Civita Castellana-Viterbo."<sup>(3)</sup> L'effettivo inizio dei lavori ritardò alquanto a causa dei tempi che il Ministero dei LL.PP. si prese per l'approvazione del progetto definitivo, nel quale dovevano essere recepite alcune modifiche e prescrizioni del Consiglio Superiore dei LL.PP.; la Società nel frattempo aveva premura di iniziare al più presto i lavori nella speranza che con il proseguimento da Civita Castellana a Viterbo si migliorassero gli scarsi risultati d'esercizio della tramvia <sup>(1)</sup>.

La nuova ferrovia dalla stazione di Civita Castellana, percorrendo le attuali vie Vincenzo Ferretti e via Minolfo Masci, giungeva al ponte Clementino e successivamente al piano di Catalano, dove si trovava una stazione con annessi deposito e officina ancora esistenti. Per consentire il passaggio della linea fu demolita la porta situata sull'accesso a nord del ponte Clementino. Da Catalano in poi la linea era in sede propria fino a Bagnaia.



Stazione tramviaria a Civita Castellana.

Dopo Bagnaia si aveva un ultimo tratto in sede promiscua sulla provinciale Orte -Viterbo, arrivando infine alla stazione di Viterbo, posta dove è ancor oggi la stazione dell'attuale ferrovia; una breve diramazione immetteva nel recinto della stazione FS di Viterbo p.ta Fiorentina. La ferrovia, come il primo tratto tramviario, fu a scartamento ridotto; sulla linea si avevano una pendenza massima del 32 % e un raggio di curvatura minimo di 100 metri, il tutto ottenuto però a costo di ben sette tunnel, quattro viadotti a quattro o cinque archi, alcuni alti fino a 22 metri<sup>(2)</sup>. L'inaugurazione dell'intera tratta Civita Castellana - Viterbo avveniva il 9 ottobre 1913. La costruzione era stata divisa in quattro tronchi: Civita Castellana - Fabrica di Roma, attivato il 9 ottobre 1912; Fabrica di Roma - Vignanello, attivato il 16 dicembre 1912; Vignanello - Soriano nel Cimino, attivato il 19 marzo 1913; Soriano nel Cimino - Viterbo, completato il primo ottobre 1913.

Passaggio del treno a La Quercia.

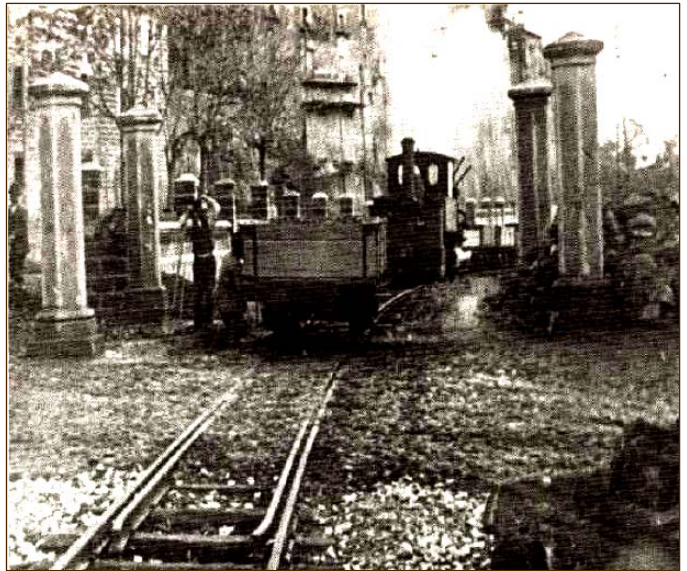




La stampa locale seguì con vivo interesse la crescita dell'opera. Per dovere di patria mi è d'obbligo riportare la seguente cronaca dell'epoca sull'inaugurazione del tronco Fabrica di Roma - Vignanello:

*In forma solenne ha avuto luogo ieri la inaugurazione del secondo tronco della ferrovia Roma - Civita castellana - Viterbo, il quale è venuto a congiungere Fabrica con Vignanello. Con l'esecuzione di questo nuovo tratto, la Società ha fatto un notevole passo verso il coronamento del compito che si è prefisso, poiché non più di 25 Km di strada ferrata occorrerà ancora costruire, oltre Vignanello, per completare questa tanto auspicata linea Roma - Civitacastellana - Viterbo. Gli invitati alla inaugurazione, autorità, signore, giornalisti ecc. sono partiti ieri mattina alle 9 con un treno speciale dalla stazione di Piazza della Libertà. Oltrepassata Civitacastellana il treno ha proseguito per Vignanello, percorrendo il nuovo tronco costruito tutto in sede propria. Proseguendo il treno giunse a Vignanello, poco dopo mezzogiorno, accolto festosamente dall'intera cittadinanza acclamante, ed al suono di inni patriottici di sei bande riunite. Il sindaco di Vignanello cav. Pangrazi pronunciò un breve discorso di circostanza, dopo di che scoprì una lapide, apposta sullo stesso edificio e che ricorda l'inaugurazione della tranvia. Alle 13 gli invitati parteciparono ad un banchetto di centro coperti, offerto dal Comune. Le signore, che pure erano intervenute numerose alla festa, furono ospiti della principessa Ruspoli, nella sua magnifica villa di Vignanello.*

Forse sotto l'intonaco della stazione esiste ancora la lapide celebrativa, indicata dalla freccia nella foto qui sotto.



**Vignanello** - In alto, i lavori di costruzione nel 1910. Sopra, l'arrivo del primo treno. Sotto la lapide apposta dal cavalier Pangrazi. A destra un momento dell'inaugurazione.



## Roma-Civita Castellana-Viterbo

PREZZI		52	12	2	1002	102	14	km	(SOCIETÀ ANONIMA TRAMVIE E FERROVIE ROMA NORD - ROMA)	11	1001	1	13	51	
1 cl.	2 cl.	omn. 1.2.	omn. 1.2.	omn. 1.2.	feriale 1.2.	festivo 1.2.	omn. 1.2.			omn. 1.2.	omn. 1.2.	omn. 1.2.	omn. 1.2.	omn. 1.2.	omn. 1.2.
L. c.	L. c.	...	6 5	9	...	12 15	17	part	Roma P. della Libertà	arr	9 40	...	16 40	19 40	...
da Civita	...	...	8 34	11 28	...	14 53	19 28	arr	Civita Castellana	part	7 11	...	14 11	17 9	...
Castellana Centr.	6 9	8 37	11 31	14 20	15 10	19 30	part	Civita Castellana Centr.	arr	7 8	12 10	14 8	17 5	20 12	
0 40	0 30	6 13	8 45	11 30	14 30	15 17	19 38	part	Civita Castellana Catalan	arr	7 4	12 5	14 4	17 1	20 8
0 75	0 40	6 21	8 52	11 40	14 43	15 29	19 45	6	Faleri	...	6 53	11 48	13 53	16 49	20 1
1 35	0 75	6 29	9	11 54	15 5	15 44	19 53	11	Fabrica di Roma-Carbognano	...	6 46	11 33	13 46	16 42	19 54
1 75	1	6 39	9 8	12 2	15 20	15 56	20 1	15	Corchiano	...	6 38	11 15	13 38	16 33	19 44
2 70	1 45	6 41	9 10	12 4	15 23	15 59	20 3	17	Gallese	...	6 35	11 7	13 35	16 30	19 41
2 70	1 45	6 52	9 22	12 16	15 58	16 21	20 15	23	Vignanello	...	6 25	10 52	13 25	16 20	19 31
2 85	1 50	6 54	9 24	12 18	16 18	16 23	20 18	24	Vallerano-Canepina	...	6 22	10 30	13 22	16 17	19 28
3 65	1 95	7 10	9 40	12 34	16 55	16 48	20 34	31	Soriano nel Cimino	...	6 7	9 57	13 7	16 1	19 13
4 35	2 40	7 17	9 47	12 41	17 3	16 56	20 41	35	La Fornacchia	...	5 57	9 28	12 57	15 51	19 3
4 35	2 40	7 25	9 55	12 50	17 17	17 5	20 49	38	Vitorchiano	...	5 51	9 20	12 51	15 45	18 57
4 65	2 60	7 33	10 3	12 59	17 31	17 18	20 58	41	Bagnaia	...	5 43	9 5	12 42	15 37	18 49
4 90	2 70	7 39	10 9	13 4	17 38	17 28	21 4	43	La Quercia	...	5 37	8 53	12 36	15 31	18 42
5 15	2 85	7 45	10 15	13 10	17 45	17 33	21 10	arr	Viterbo Porta Florent.	part	5 30	8 45	12 30	15 25	18 35

**Servizio locale festivo** | Partenza da Viterbo per Bagnaia alle ore 13 30 fac., 14 30 fac., 16 > fac., 17 > fac., 19 10 fac.  
 Partenza da Bagnaia per Viterbo alle ore 14 > fac., 15 > fac., 16 30 fac., 18 > fac., 20 > fac.

Primo orario della Ferrovia Civita Castellana - Viterbo

Tuttavia nemmeno il prolungamento fino a Viterbo riuscì a risollevare le sorti della linea. Anzi proprio questo prolungamento rischiò di essere l'inizio della fine. Infatti l'aumento delle spese di esercizio (che per un ferrovia in sede propria erano il triplo rispetto a una tramvia in sede stradale), la scarsa o nulla utilizzazione dell'intera linea (anche a causa della forte concorrenza di un'estesa rete di autolinee gestite dalla ditta *Auto-Trasporti Ancillotti-Garbini* che per gran parte ricalcava i molti collegamenti ferroviari progettati nella Tuscia e mai realizzati), e gli interessi di mora per pagamenti ritardati e ammortamento esaurirono nel giro di soli 10 mesi tutte le risorse economiche della Società. A meno di un anno dall'attivazione del primo tronco del prolungamento, precisamente il 10 giugno 1913, l'Assemblea degli azionisti deliberò in un clima teso, dove volarono non solo le parole, la messa in liquidazione della Società. Tra le misure da adottare

la chiusura dell'intera linea Roma-Viterbo, con vendita al pubblico incanto degli impianti e dei rotabili per il pagamento dei debiti<sup>(3)</sup>. Inoltre, all'insaputa degli azionisti, che con la liquidazione volevano evitare la procedura fallimentare, la "Ryckaert & Renders", promotrice ed azionista di riferimento della Società, aveva costituito poco meno di un mese prima la "*Société des Tramways et Chemins de Fer Rome-Nord*", alla quale furono conferiti nel Capitale Sociale (costituito con risorse fresche di altri imprenditori di Bruxelles) le due concessioni (tramvia e ferrovia) e i beni mobili e immobili della linea. La neonata "*Société des Tramways et Chemins de Fer Rome-Nord*" offrì in corrispettivo 100.000 azioni liberate, equamente distribuite in ragione della quota sociale di ogni singolo azionista, e il successivo 14 agosto ottenne il riconoscimento in Italia come "*Société Tramvie e Ferrovie Roma-Nord*"<sup>(3)</sup>. ( c o n t i n u a )

**BIBLIOGRAFIA**

- 1) Il Treno della Tuscia, Angelo Curci, Roma 1982
- 2) [digilander.libero.it/micbas832/tramroma/ferr\\_loc/srfrn/srfrn\\_ind.htm](http://digilander.libero.it/micbas832/tramroma/ferr_loc/srfrn/srfrn_ind.htm)
- 3) [freeforumzone.leonardo.it/discussione.aspx?c=30764&f=30764&idd=3690511](http://freeforumzone.leonardo.it/discussione.aspx?c=30764&f=30764&idd=3690511)

