

L'epopea della Roma - Nord

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

Nino Fanti
ingegnere ferroviario



Dopo la pubblicazione, nel precedente numero di Cronos, della prima puntata di questo nostro viaggio alle origini della Roma-Nord, ho avuto modo di leggere il volume della prof.ssa Cesarina Santocchi Pacelli "Vignanello dall'inizio del novecento all'avvento del fascismo" (Viterbo - 1987). Nel secondo capitolo vengono trattate con dovizia di particolari le problematiche dei trasporti all'inizio del secolo scorso, con riferimento appunto a Vignanello, in particolare, ed al territorio limitrofo. Ho ritenuto opportuna questa citazione in quanto il testo offre un'ampia panoramica delle circostanze, delle rivalità fra paesi e delle speranze che ispirarono, per certi versi quasi inopinatamente, la "Roma Nord", speranze peraltro ben espresse dalla foto dell'inaugurazione a Vignanello nel 1912, con la banda musicale in mezzo al binario al sopraggiungere del treno! Con questa seconda ed ultima puntata concludo il resoconto di questa ricerca.. Rimando ai riferimenti bibliografici per più ampie e circostanziate notizie.

ULTIMA PUNTATA, 1914 - 1923 [...] La nuova *Società des Tramways et Chemins de Fer Rome-Nord* non era animata dal solo obiettivo di sostituirsi alla vecchia nella gestione meramente "speculativa" della linea così com'era stata rilevata: per una precisa volontà politica si voleva soprattutto trasformare la tratta tramviaria in ferrovia, con sede propria, così da rendere il più possibile efficiente l'esercizio della linea Roma-Civita Castellana, aumentando la velocità d'esercizio, portando la percorrenza ad un'ora e mezza, raddoppiando il binario da piazza della Libertà a Ponte Milvio ed ampliando la stazione di piazza della Libertà.

Fu pertanto immediatamente avviata la redazione di un progetto per la costituzione di una ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo e, con una Convenzione stipulata il 14 marzo 1916, venne immediatamente accordata alla *Società Tramvie e Ferrovie Roma-Nord* (come era stata denominata in Italia la *Società des Tramways et Chemins de Fer Rome-Nord*) la concessione della costruzione della ferrovia (a scartamento ridotto) Roma-Civita Castellana-Viterbo con sovvenzione chilometrica annua di lire 8.006 per ciascuno dei 101,040 km di lunghezza prevista della linea ⁽¹⁾. In particolare la Convenzione prevedeva che:

"[...] il Governo concede alla Società delle Tramvie e Ferrovie Roma-Nord la ferrovia da Roma per Civita Castellana e Viterbo della lunghezza complessiva di 101,040 Km a binario ridotto di metri 1,00 misurati tra le facce interne delle rotaie ed a trazione elettrica ... Il costo di costruzione della linea e di prima dotazione del materiale rotabile e di esercizio è preventivato in 12.527.404 lire ... Per effetto della presente concessione dovrà essere soppresso, all'atto dell'apertura all'esercizio del tronco Roma-Civita Castellana il tratto di origine della esistente ferrovia Civita Castellana-Viterbo, compreso tra il punto di distacco del binario della stazione dell'attuale tramvia Roma-Civita Castellana

(a metri 21,92 verso Civita Castellana dall'asse della F.V. di detta stazione) al punto di innesto tra la nuova linea Roma-Civita Castellana e quella esistente Civita Castellana-Viterbo (a metri 14 prima del fronte del cavalcavia sulla strada del Catalano" ⁽³⁾.

Nel frattempo il Consiglio Provinciale di Roma esprimeva il voto che si procedesse anche alla costruzione dei tronchi Fabrica-Ronciglione e Prima Porta-Campagnano-Nepi ⁽¹⁾, mai realizzati.

Come si vede ancora non si pensava all'idea di ricostruire la linea a scartamento ordinario ed interamente in sede propria. La prima guerra mondiale causò la sospensione di ogni attività e la *Roma-Nord* si trovò costretta a continuare l'esercizio della tramvia/ferrovia con relative incorgenze economiche. La concorrenza delle autolinee si era inoltre fatta più aggressiva, in particolare con l'istituzione del collegamento diretto Roma-Viterbo in aperta concorrenza sulla via Flaminia nel tratto tramviario fino a Civita Castellana, esercitato con "moderni" autobus Lancia delle due serie *Pentajota* ed *Eptajota*, che annientarono quasi del tutto la già ridotta utenza della tramvia ⁽³⁾.

In definitiva la *Società Tramvie e Ferrovie Roma-Nord* non era in condizioni di attuare quanto previsto dalla Convenzione. D'altra parte le autorità governative, molto sensibili al miglioramento delle comunicazioni fra Roma ed il nord della Provincia¹, si dichiararono disposte a concedere un forte aumento delle sovvenzioni chilometriche purché l'impresa fosse assunta da una società italiana dotata dei necessari capitali. A tal fine il 27 luglio 1921 a Roma si costituì la *Società Romana per le Ferrovie del Nord* (S.R.F.N.), con capitale sociale di 6.000.000 di lire.

¹ La Provincia di Viterbo fu istituita nel 1927; fino ad allora la Tuscia rientrava nella Provincia di Roma.

Il 25 agosto successivo l'assemblea degli azionisti della *Società des Tramways et Chemins de Fer Rome-Nord* decise di porre in liquidazione la stessa con l'impegno di cedere alla *S.R.F.N.* le concessioni relative alla linea Roma-Civita Castellana-Viterbo. L'effettiva cessione delle concessioni avvenne il 14 giugno 1923 ⁽¹⁾.

1923 - 1945 Il 23 maggio 1923 i Ministeri competenti stipularono con la *S.R.F.N.* una Convenzione addizionale a quella del 14 marzo 1916, approvata poi con Decreto Reale del 31 maggio 1923.

La Convenzione addizionale, quasi riconoscendo implicitamente le precarie condizioni tecnico economiche in cui aveva operato la *Società des Tramways et Chemins de Fer Rome-Nord*, elevava la sovvenzione chilometrica a 12.752,01 Lire per 50 anni sull'intera tratta stabilita lunga 103,265 km. Quindi, grazie alla Convenzione originaria del 1916 ed a quella addizionale del 1923, la *S.R.F.N.* poteva a questo punto costruire ed esercire per 50 anni la tanto agognata ferrovia a scartamento ridotto Roma-Civita Castellana-Viterbo; la costruzione riguardava essenzialmente la trasformazione in ferrovia della tramvia Roma-Civita Castellana e la costruzione del nuovo tracciato in variante della tratta La Quercia-Viterbo, abbandonando il tracciato sulla strada provinciale ⁽¹⁾.

La *S.R.F.N.* si accinse quindi all'esercizio della linea dando al contempo seguito ai lavori già progettati ed iniziati dalla vecchia società. Nel 1927, però, la pubblica amministrazione ritenne opportuno trasformare lo scartamento ridotto in scartamento normale; di uniformare l'elettrificazione a quella FS, per consentire l'interscambio; di migliorare alcuni aspetti relativi alla penetrazione urbana in Roma ed alla tratta Bagnaia-Viterbo ⁽¹⁾.

La *S.R.F.N.* redasse allora un nuovo progetto di massima nel settembre 1927 a cui seguì l'esecutivo per il quale fu stipulato l'atto di concessione il 31 gennaio 1931. Tale progetto prevedeva per la penetrazione urbana l'arretramento della stazione terminale da piazza della Libertà a piazzale Monte Grappa, in prossimità del Ponte Risorgimento, dove sarebbe dovuto giungere un ramo della futura metropolitana e dove era stata costruita una stazione che però, divenuta inutile a seguito degli ulteriori sviluppi, fu demolita senza aver mai visto passare un treno; era inoltre previsto uno scalo merci in prossimità del piazzale di Ponte Milvio. ⁽¹⁾⁽²⁾

Con le correzioni del tracciato Roma-Civita Castellana e l'eliminazione di alcuni passaggi a livello l'andamento della linea risultava notevolmente migliorato e tale da consentire il transito dei carri merci delle FS, grazie ai progettati raccordi con la rete statale a Roma in Viale del Lazio, con la prevista linea di circonvallazione delle FS (l'incompiuto Anello Ferroviario, mai realizzato per i successivi sviluppi urbanistici), a Fabrica di

Roma, con la linea Civitavecchia-Orte, e a Viterbo, con la stazione di Porta Fiorentina. Nello studio del nuovo tronco Bagnaia-Viterbo vennero mantenute le stazioni di Bagnaia e Viterbo, con il solo spostamento in quest'ultima del magazzino merci e del piano caricatore, mentre l'originaria stazione di La Quercia fu abbandonata in quanto la nuova linea passava molto più a valle. Nel complesso l'andamento planoaltimetrico fu migliorato conseguendo curve di raggio non inferiore a 100 metri e pendenze non superiori al 32 % ⁽¹⁾.

Ma nell'aprile del 1931 fu approvato il Piano Regolatore "Mussolini", che prevedeva a Nord di Roma la creazione di importanti arterie stradali e la sistemazione della rete FS con opere che avrebbero intersecato il tronco di penetrazione della Roma Nord rendendolo tecnicamente e praticamente incompatibile con le esigenze della nuova viabilità. Fu perciò necessario lo studio un nuovo progetto che modificasse il tracciato di penetrazione urbana. Ad approntarlo fu l'ing. Ernesto Besenjanica, titolare della ditta che nel frattempo era stata incaricata dell'esecuzione dei lavori. ⁽¹⁾⁽⁴⁾

Fu proprio Besenjanica che concepì la geniale modifica di tracciato consistente essenzialmente nell'attraversamento del Tevere all'altezza di Monte Antenne e nel tratto terminale in galleria fino a piazzale Flaminio sfociante in nuova stazione sotterranea. Ecco di seguito quanto scrisse Besenjanica nel febbraio del 1931 all'ing. Ronchetti, allora Consigliere Delegato della *S.R.F.N.*:

" [...] sottopongo al di lei esame una soluzione di larga massima secondo la quale il tratto di penetrazione urbana avrebbe origine nella località Due Ponti dell'attuale tracciato e da qui la linea devierebbe disponendosi lungo il lato a monte dell'Ippodromo Militare; attraverserebbe il Tevere di fronte a Monte Antenne ove sottopassa la ferrovia di circonvallazione in costruzione (l'attuale via Olimpica, che occupa la sede di quello che sarebbe dovuto essere l'Anello ferroviario delle FS, ndr) passando vicino al confine di Villa Savoia (ora Villa Ada, ndr) raggiungerebbe la località di Acqua Acetosa, ove verrebbe creata la stazione merci. Di qui la linea entrerebbe in galleria per giungere fino a piazzale Flaminio con ampia stazione di testa in sotterranea. Il tracciato planimetricamente ed altimetricamente si presterebbe per un esercizio assai intenso; questo tronco potrebbe essere esercitato con criteri di metropolitana per i futuri quartieri previsti dal piano regolatore lungo questa tratta; ciò che sarebbe facilitato perché in tutta questa tratta il tracciato avrebbe andamento assai pianeggiante e sarebbero eliminati gli attraversamenti a raso. La località Due Ponti è prospiciente all'aeroporto del Littorio (oggi aeroporto dell'Urbe, ndr) che potrà essere pure adeguatamente servito da questo tratto di ferrovia).

La soluzione del Besenjanica fu accettata dalla S.R.F.N. che il 9 giugno presentò il progetto di variante per la penetrazione urbana a Roma. Nel frattempo, il 7 gennaio 1931, erano iniziati i lavori sulla restante tratta.⁽¹⁾

Per quanto riguarda l'esercizio della linea, il servizio urbano fu soppresso nel 1928, mentre l'esercizio sulla restante tratta si protrasse per la durata dei lavori di costruzione della nuova linea soprattutto per il trasporto di materiali, fino al 30 aprile 1932, data dopo la quale il servizio fu provvisoriamente effettuato da una autolinea fino all'apertura della linea a scartamento normale il 28 ottobre 1932.⁽²⁾

Sembra che sia stato proprio Mussolini ad imporre l'inaugurazione della nuova linea, *senza eccezioni*, per il 27 ottobre del 1932.² A tale scopo ben 4mila operai si alternarono in tre turni giornalieri da otto ore, cosicché i lavori andarono avanti senza interruzione consentendo come da programma l'inaugurazione il 27 ottobre e l'attivazione del servizio il giorno seguente.⁽³⁾



Treno inaugurale del 27 ottobre 1932 a Vignanello.

Quella che il 28 ottobre 1932 fu aperta all'esercizio si presentò come una ferrovia per molti aspetti all'avanguardia. Infatti come già detto per la nuova linea era stato adottato lo scartamento normale e, abbandonata la corrente monofase, si era optato per l'alimentazione in corrente continua a 3.000 V: basti pensare che la linea FS Roma-Viterbo è stata elettrificata nel 2000.

La stazione di Roma a piazzale Flaminio fu quindi realizzata in galleria, sotto un edificio che ospitò anche la direzione di esercizio della linea; fu dotata di due binari di testa e di due binari tronchi di ricovero.⁽²⁾

² Una giornata *quasi particolare*, ricordando Ettore Scola, se si considera che allora le inaugurazioni importanti si alternavano tra il 21 aprile, Natale di Roma, e il 28 ottobre, anniversario della Marcia su Roma; tra l'altro proprio il 28 ottobre 1932 ricorreva il decennale della marcia su Roma, con tanto di inaugurazione, da parte di Mussolini, della Mostra della Rivoluzione Fascista.

Lo scavo della galleria lunga 2080 metri sotto il quartiere Parioli non fu un'opera semplice a causa della natura dei terreni; fu necessario deviare l'acquedotto dell'acqua Vergine per circa 100 metri, mentre una vasta rete di antiche gallerie a diversi livelli incontrata sotto Villa Ruffo causò delle lesioni ai fabbricati della stessa.⁽²⁾

Caratterizzato da un buon traffico viaggiatori e da un discreto traffico merci, l'esercizio della linea Roma-Civitacastellana-Viterbo andò avanti con regolarità fino alla Seconda Guerra Mondiale, durante la quale la linea subì bombardamenti ed atti di sabotaggio. Si ebbero danni ai fabbricati di diverse stazioni, in particolare fu distrutta quella di Viterbo con l'adiacente Officina. Altri danni importanti interessarono ponti e viadotti: il ponte sul Tevere, il ponte sul fiume Treja, il viadotto della Fornacchia, il viadotto di Bagnaia.⁽¹⁾⁽²⁾

Dal dopoguerra ai giorni nostri L'immediato dopoguerra fu caratterizzato dagli interventi finalizzati alla riparazione dei danni causati dai bombardamenti, e da successivi potenziamenti e varianti che hanno interessato essenzialmente le tratte più prossime a Roma. La "nostra" *Roma Nord* è rimasta quasi quella del 1932, anzi addirittura quasi quella del 1912-'13 se si considera il solo tracciato. Insomma, cent'anni e non sentirli!

Stazione di Vallerano nel 1913⁽⁵⁾





Foto aerea della stazione di Viterbo Porta Fiorentina nel 1938.

Un cruciale intervento di ricostruzione apportato all'infrastruttura della *Roma Nord* nella Tuscia fu la nuova stazione di Viterbo, finanziata nel 1949 con fondi dello Stato per la ricostruzione dai danni di guerra; iniziata alla fine del 1951 fu inaugurata il 24 maggio 1953. Vale la pena di ricordare che in occasione dei lavori del 1932 si era scelto di continuare ad usare l'originario fabbricato e piazzale di stazione, che, a seguito della variante del tracciato, veniva a trovarsi da un lato del fascio dei binari con tutti gli inconvenienti relativi a tale ubicazione. Il nuovo fabbricato venne ubicato in testa ai tre binari, consentendo così l'afflusso ed il deflusso dei viaggiatori dai treni senza attraversamento dei binari a tutto guadagno della sicurezza ⁽¹⁾.

A titolo di curiosità vale la pena di ricordare la costruzione di una diramazione della linea verso la località dove avrebbe dovuto sorgere il nuovo cimitero di Roma ⁽²⁾: il Cimitero di Prima Porta. L'intento era quello di dare seguito ad un progetto già concepito del precedente Governatorato di Roma, che prevedeva di istituire un servizio di trasporto salme a mezzo treno dalla stazione di Acqua Acetosa al nuovo Cimitero. La *S.R.F.N.* aveva pertanto provveduto a studiare un'automotrice, appositamente attrezzata, con tre scompartimenti di cui uno per sei salme, un secondo per gli accompagnatori con 40 posti seduti ed un terzo per i fiori. Lo studio nel 1942 era stato poi passato alla *Ernesto Breda* che aveva effettivamente progettato un'elettromotrice ed una rimorchiata con queste caratteristiche. ⁽¹⁾

Iniziarono subito i lavori tra Acqua Acetosa e La Celsa, località scelta per la diramazione verso il Cimitero; la diramazione terminava in località Frassineto e fu compiuta nel gennaio 1950. Era però destino che questa diramazione non vedesse passare mai un treno, dato che il Cimitero fu costruito diversamente, con ingresso sulla Flaminia, e il nuovo binario fu smantellato dieci anni dopo. ⁽²⁾

Più recentemente va evidenziato il significativo interessamento della Regione Lazio finalizzato all'ammodernamento della linea con interventi finalizzati alla sicurezza e al potenziamento. Il tutto naturalmente in considerazione dell'imprescindibile miglioramento dei collegamenti Roma-Viterbo in

vista del futuro Aeroporto. Non essendo però riuscito a trovare informazioni precise sull'entità degli interventi previsti, rimando i lettori a fonti più informate ripromettendomi, magari, di tornare sull'argomento quando se ne saprà di più.

Voglio concludere con una piccola riflessione sulla possibilità di accorciare i tempi di percorrenza sull'intera tratta istituendo dei treni tra Roma e Viterbo (e viceversa) con un ridotto numero di fermate, per esempio 3 o 4 invece delle attuali 19: considerando che per ogni fermata in meno si può recuperare circa 1 minuto e mezzo si avrebbe una riduzione del tempo di percorrenza di circa 25 minuti. Non è detto che ciò sia fattibile senza spese; non conosco in dettaglio gli impianti di stazione ma a vista, come ferroviere, credo che qualche intervento anche minimo per poter effettuare il libero transito (passaggio del treno nelle stazioni senza fermata) andrebbe fatto. Si allontanerebbe ancor più nel tempo il ricordo del ritmo delle rotaie che richiamava il tema "Alla Marcia" del quarto movimento della *Nona di Beethoven*. Ma potrebbe davvero valerne la pena.

BIBLIOGRAFIA

- (1) "Il Treno della Tuscia", Angelo Curci, Roma 1982
- (2) digilander.libero.it/micbas832/tramroma/ferr_loc/srfn/srfn_ind.htm
- (3) freeforumzone.leonardo.it/discussione.aspx?c=30764&f=30764&idd=3690511
- (4) Enrico Dellarciprete, "La ferrovia elettrica Roma-Civita Castellana-Viterbo", rivista tecnica delle Ferrovie Italiane, dicembre 1932.
- (5) N. Pierlorenzi, "Guida illustrata dei luoghi, monumenti e cose d'arte compresi fra Roma e Viterbo attraversati o prossimi alla ferrovia elettrica", Roma 1913.

