

COMUNE DI FARA SABINA (RI)

MICHELE ANTONILLI

MARIO PIETRANGELI

MAURIZIO MORETTI

www.pietrangeli.net

TERZA EDIZIONE FERROVIE DI MENTICATE

Marzo 2010



www.ferroviedimenticate.it

**LE LINEE SABINE, DELLA VALLE DEL TEVERE E LA CENTRALE ENEL
DI FARFA**

COMUNE DI FARA SABINA (RI)

EDIZIONE 2010

www.pietrangeli.net

TERZA EDIZIONE FERROVIE DI MENTICATE

Marzo 2010

www.ferroviedimenticate.it

SALUTO DEL SINDACO

Il nostro territorio, proiettato verso future trasformazioni, oggi più che mai ha bisogno di ricostruire la sua identità e di recuperare il significato profondo della sua storia a partire da una riscoperta e da una rilettura del suo patrimonio culturale, dei suoi simboli, dei suoi luoghi. La stazione ferroviaria è uno di questi luoghi; essa è un elemento urbano che da sempre ha influenzato lo sviluppo e la vita dell'area in cui è situata. Entrata, insieme al treno, nell'immaginario collettivo come simbolo della modernità e del progresso, oggi deve essere considerata quale elemento essenziale di un paesaggio urbano che si modifica, quale luogo principale di una città che vuole accogliere ed includere. Certo che la stazione ferroviaria non può darci la sensazione e l'emozione che suscita un'abbazia o un sito archeologico ma certamente essa è diventata parte integrante del nostro vissuto storico e quotidiano. Per questo acquistano un significato importante per la comunità di Fara iniziative che vogliono far conoscere il suo patrimonio ferroviario, aiutare a conservarne la memoria storica e nello stesso tempo sensibilizzare l'idea di mobilità sostenibile. Concludendo, ringrazio il Colonnello Mario Pietrangeli, l'Ingegnere Michele Antonilli e Maurizio Moretti per aver redatto tale validissima Opera che ritengo opportuno ed utile far distribuire in tutte le Scuole, nei Musei locali e nelle Biblioteche.

Il Sindaco del Comune Di Fara Sabina (RI)

Vincenzo MAZZEO

PRESENTAZIONE DEGLI AUTORI

Scopo di questo studio è quello di promuovere attività, (come i futuri Musei della Ferrovia a Passo Corese RI e della Centrale ENEL a Farfa- RI); di "invogliare" patrocini di eventi e manifestazioni (come le mostre fotografiche ferroviarie per la manifestazione nazionale "Ferrovie Dimenticate", sito della manifestazione: www.ferroviadimenticate.it) che possano diffondere nell'opinione pubblica e, in particolare, nelle giovani generazioni e negli studenti la conoscenza della cultura ferroviaria e della cultura energetica ecosostenibile (come l'energia idroelettrica prodotta ancora dalla Centrale ENEL di Farfa); di sostenere e incrementare/potenziare l'esercizio delle ferrovie lente, secondarie e turistiche tuttora attive, che possono diventare importanti vettori della 'mobilità dolce' nel nostro Paese; di favorire e incentivare il recupero delle ferrovie dismesse/dimenticate (valutando la possibilità di riattivazione del servizio o, in alternativa e nelle attese di una eventuale riattivazione, la loro immediata trasformazione in greenways fruibili con mezzi ecologici); di preservare e valorizzare il materiale rotabile ferroviario storico, gli impianti fissi, i manufatti e le opere d'arte connessi all'infrastruttura ferroviaria storica come non eludibile testimonianza di archeologia industriale.

MICHELE ANTONILLI

MARIO PIETRANGELI

MAURIZIO MORETTI

www.pietrangeli.net

DEDICA

Questo libro è dedicato a tutto il Personale FS scomparso della Stazione e Sottostazione FS di Fara Sabina – Passo Corese e della Centrale ENEL ed è dedicato alla memoria di mio padre Giorgio detto “Pace Bene”, Tecnico FS della Stazione di Fara Sabina.

Mario Pietrangeli
www.pietrangeli.net

“Quando perdi un amico non ti disperare, disperati quando l’avrai dimenticato, perchè solo allora l’avrai perso per sempre” (anonimo)

INDICE

Pagina

| | |
|---|----|
| - Linea Roma-Settebagni (RM) – Monterotondo - Passo Corese di Fara Sabina (RI) Poggio Mirteto (RI) -Orte (VT)..... | 9 |
| - La centrale ENEL di Farfa..... | 16 |
| - La ferrovia Roma – Civitacastellana – Viterbo | 18 |
| - La ferrovia Roma Palombara Sabina Tivoli | 25 |
| - Linea Terni – Rieti..... | 31 |
| - La ferrovia Orte – Civitavecchia (VT) | 33 |
| - Potenziamento della viabilità ferroviaria sulla linea Attigliano – Viterbo al km 3+726 | 36 |
| - Intorno a Roma | 40 |
| - La Direttissima Roma Firenze | 43 |
| - Bibliografia..... | 46 |
| - Note Storiche Turistiche | 48 |
| - Note Tecniche Ferroviarie – Dizionario..... | 56 |

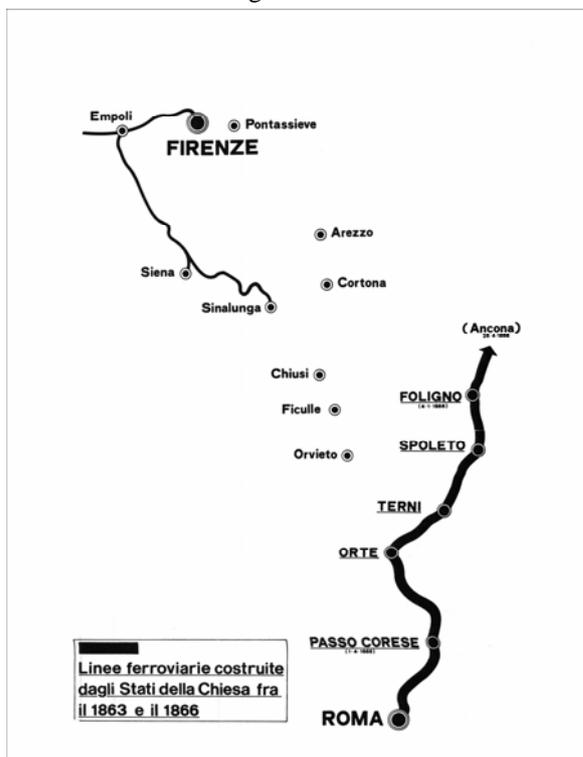
LINEA ROMA- SETTEBAGNI (RM) – MONTEROTONDO -PASSOCORESE di FARA SABINA (RI) – POGGIO MIRTETO (RI) – ORTE (VT)

(fonte principale: Edoardo Mori “In Treno da Roma a Firenze” ed. 1986, altre fonti Maurizio Panconesi “Le Ferrovie di Pio IX” Editore Calosci – Cortona; Roberto Lorenzetti “Un Treno per Roma, 150 anni di una ferrovia mai nata” e rielaborazione Mario Pietrangeli)

*Prima di passare nel vivo della descrizione della Storia e Tecnica delle linee Sabine si ritiene opportuno dare una descrizione sintetica dei principali aspetti di tali “ferrate” per permettere al lettore un facile esame delle pagine seguenti. Nel 1945 lo Stato Pontificio iniziò a pensare ad una propria rete ferroviaria. Solo nel 1946 il nuovo Papa Pio IX diede un impulso notevole alla progettazione di una rete che collegasse i vari territori dello Stato Pontificio. Da Roma i binari arrivarono a Corese solo nel 1965. Nel 1967 il Generale Garibaldi dopo la sfortunata campagna di Mentana per Roma Capitale utilizzò da Corese un treno per allontanarsi dal centro Italia. Tali schede comprendono anche una rapida descrizione dei tanti progetti mai realizzati della ferrovia Roma – Rieti e la descrizione della **Centrale ENEL di Farfa** costruita, anche per alimentare la Ferrovia Rieti – Roma (mai realizzata).*

Scopo di questa scheda è quello di illustrare la Storia della costruzione delle linee principali nell'Italia centrale e in particolare della linea da Roma a Firenze.

Nel panorama di progetti ferroviari nel 1845 dalle autorità dello Stato Pontificio veniva data la priorità ad una linea trasversale transappennica che avrebbe collegato i mari Adriatico e Tirreno, mettendo in comunicazione Ancona e Bologna con Firenze, e questa città con Pisa e Livorno. Inoltre si stava studiando anche un collegamento da Ancona a Roma e da Roma a Firenze.



Tale politica doveva mutare indirizzo nel 1846 con il successivo Pontefice Pio IX (Giovanni Maria dei Conti Mastai Ferretti). Il 14 luglio 1846, a pochi giorni dall’elezione, Pio IX nominò una “Commissione consultiva per le strade ferrate.

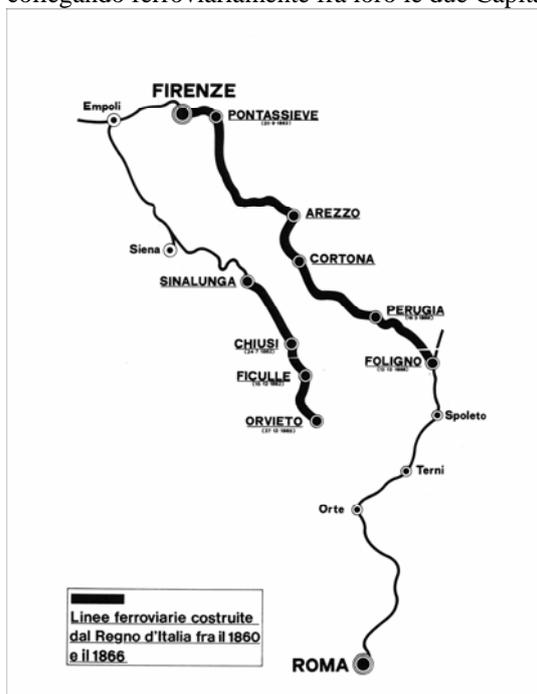
Contrariamente quindi alle opinioni generali che richiedevano un collegamento diretto di Firenze con Roma, gli Stati della Chiesa faranno della dorsale – Ceprano, Roma, Orte, Foligno, Ancona, Bologna, Ferrara – un punto fermo della loro politica ferroviaria tanto da chiamarlo la via “Pio Centrale”.

Infatti nel maggio del 1856 (dopo più di venti anni dalla costituzione della prima strada ferrata in Italia) il governo dello Stato Pontificio decide di affidare alla Società

Casavaldès la concessione di costruzione della Roma-Ancona. La suddetta società nel medesimo 1856 si trasformerà in “Société Générale des Chemins de fer Romains”. Una linea, quella da Roma ad Ancona, per Orte, Terni e Foligno, che, nonostante tutte le migliori intenzioni, avrebbe avuto una gestazione lenta e difficile, passando attraverso una trafila di speculazioni, di convenzioni, di “fusioni”. Ed era fatale che dovesse venire sorpresa dagli eventi politici del Risorgimento. Nel 1860, infatti, gli Stati della Chiesa si trovarono ad essere circondati da ogni parte del Regno d’Italia. Quando i Binari cominciarono a muoversi nella voluta direzione, partendo da Roma Termini ove gli impianti ferroviari erano sistemati alla meglio, in attesa della grande stazione, e dopo aver abbandonato del tutto l’idea di ubicazione a Porta Angelica, si dovettero affrontare problemi difficili di ordine politico più che tecnico. In data 5 agosto 1869 un Ordine di Servizio della Società costruttrice ci illustra in merito a delle vicende confinarie. Partendo da Roma per dirigersi su Ancona, la linea percorreva circa 37 chilometri in territorio pontificio, per poi uscire a Passo Corese su quello italiano, ove continuava per altri 29 chilometri, fino alla località Colle Rosetta, in cui rientrava nello Stato Pontificio, che percorreva di nuovo per altri 20 chilometri, rientrava poi nel Regno d’Italia per riuscirne definitivamente al Fosso delle Caldare, distante 25 chilometri da Terni. La ferrovia, pertanto serpeggiava tra lo Stato Pontificio e quello italiano, e fu necessario stilare una speciale convenzione fra i due stati, sia per condurre a termine la linea, come per servirla, come per regolare ad esempio reciprocamente il passaggio di truppe da un territorio all’altro. In tali condizioni, i binari raggiunsero Corese, l’attuale Fara Sabina, il 1° aprile 1865 e Foligno il 4 gennaio 1866. Così il 29 aprile del 1866 Roma è unita con una rete ferroviaria ad Ancona.

Nel frattempo l’architetto Salvatore Bianchi progettava la stazione a “Termini”. Nell’esaminare il progetto si racconta che Pio IX, colpito dalla grandiosità del medesimo esclamasse “...architetto! Voi avete fatto una stazione non per la Capitale dello Stato Pontificio ma per la Capitale del Regno d’Italia”. Il 12 dicembre 1866 viene saldato il tratto Foligno-Perugia-Ponte S. Giovanni. Il primo treno può ormai collegare direttamente Roma con Firenze attraverso Terni, Foligno, Perugia, Cortona ed Arezzo.

Il collegamento ferroviario fra le due capitali era finalmente da considerarsi un fatto compiuto. Mancavano quattro anni all’unità d’Italia, unità che il nuovo mezzo di locomozione aveva anticipato collegando ferroviariamente fra loro le due Capitali.



Con il completamento della linea Roma-Firenze, via Foligno, si era compiuto il 12 dicembre del 1866 un grande passo nel collegare il nord con il centro-sud della Penisola.

L’anno seguente Roma si troverà collegata al capoluogo toscano con un secondo collegamento via Civitavecchia-Pisa, la cosiddetta “maremmana occidentale”. E la saldatura avverrà stavolta il 27 giugno 1867. Mancavano tre anni all’unità dell’Italia.

Il percorso totale tra Firenze e Roma via Pisa-Civitavecchia risultò di 431 chilometri contro il 372 della Firenze-Arezzo-Cortona-Perugia-Terni-Roma. Siamo arrivati al 1870. Tutto si svolse con grande lealtà, scrive il De Cesare, da parte dei dirigenti della

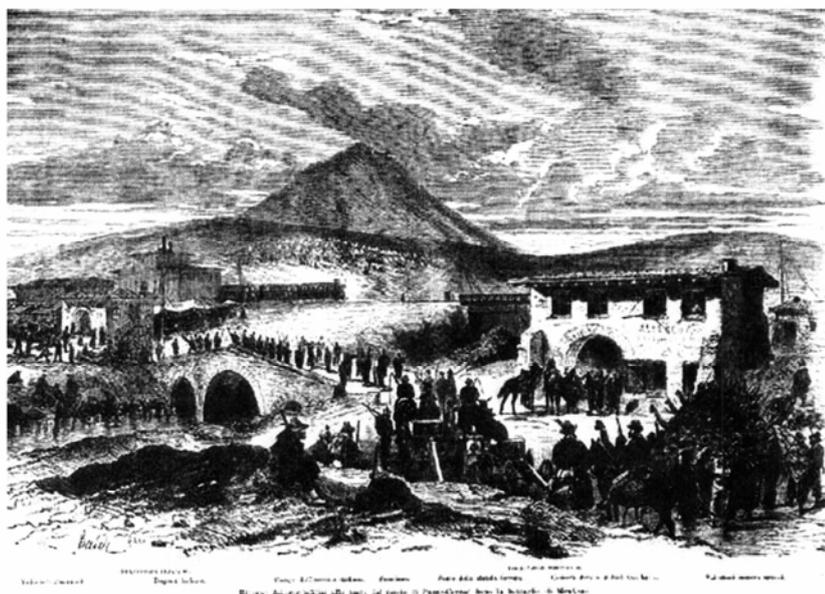
“Società Ferroviaria Romana”, tra i quali c’erano pure molti stranieri. A loro, alla loro avvedutezza, si dovette se il servizio ferroviario riuscì a procedere con la richiesta regolarità, malgrado che il collegamento via Foligno fosse stato fatto saltare il ponte sull’Aniene. Ben più gravi e profonde ferite sarebbero state apportate più tardi al collegamento ferroviario tra Firenze e Roma nel corso degli eventi bellici del secondo conflitto mondiale.

Si può intanto constatare nel quadro nazionale e internazionale che nell’anno precedente a quello in cui avvenne il primo collegamento ferroviario tra Firenze e Roma, e precisamente il 29 aprile del 1865, era stato celebrato con particolare solennità il compimento della grande arteria longitudinale che da Susa, attraverso Torino, Alessandria, Voghera, Piacenza, Bologna e Ancona, finiva a Brindisi, nel “tacco” dello Stivale, dopo un percorso di 1150 chilometri. Su tale percorso sei anni più tardi, nel 1871, con l’apertura del traforo del Cenisio (la galleria del Frejus) la “Valigia delle Indie” poté finalmente venire istradata attraverso l’Italia, sul percorso Lontra-Calais-Parigi-Modane-Frejus-Torino-Bologna-Brindisi-Bombay.

Nel 1864, la Porrettana, ardita ferrovia di montagna, aveva allacciato Firenze a Bologna. Vecchie e nuove arterie di dimostreranno funzionali e provvidenziali allorché, dopo la Breccia di Porta Pia del 1870, l’apparato burocratico dell’intera Nazione comincerà a trasferirsi sulle rive del Tevere. L’aumento del traffico venne ad imporre in conseguenza la necessità di saldare, quanto prima possibile, i diaframmi fra Orvieto e Orte e fra Chiusi e la località intermedia di Terontola, fra le due stazioni di “Cortona” e “Tuoro”

I diaframmi di cui sopra separavano le tratte portate a termine su di un nuovo itinerario Firenze-Arezzo-Chiusi-Roma. La Orte-Orvieto di 42 chilometri, veniva compiuta il 10 marzo del 1874 e la sua realizzazione finì per rivestire particolare importanza anche perché completava la Roma-Firenze, via Siena, riuscendo così a stabilire il terzo collegamento, in ordine di tempo, tra le due città. L’anno successivo, nel novembre del 1875, staccandosi da Chiusi, dopo un percorso di 29 chilometri, i binari raggiungevano una frazione del Comune di Cortona “Terontola.” Così mentre Orte, posta al Bivio per Ancona, veniva ad acquistare una primaria importanza di nodo ferroviario, la nuova stazione di “Terontola” si trovava a costituire la cerniera della grande dorsale italiana, che era definitivamente realizzata alla fine del 1875. La nuova linea si trovò, e si trova tuttora, a seguire le sponde dell’Arno tra Firenze e Pontassieve ed Arezzo, a circoscrivere ad est la Val di Chiana tra Arezzo e Terontola, a bordeggiare il lago Trasimeno tra Terontola e Chiusi, ad accompagnarsi con il Paglia tra Chiusi ed Orvieto ed a giocare a rimpiazzino col Tevere da Orvieto a Roma. Cosicché essa ripete in buona parte le tortuosità ambigue dell’andamento del terreno. Di qui le famose “anse” di Pontassieve, di Arezzo, di Ficulle e di Fara Sabina. Queste anse hanno rappresentato e rappresentano ancora un ostacolo sempre maggiore all’effettuazione di un fluido esercizio man mano che la velocità su rotaia aumentava, a seguito dell’avanzata tecnologia dei mezzi di trazione e del materiale rotabile. A questo itinerario, nato, come abbiamo visto, dalla fusione di singoli tratti, tante cure si sarebbero prestate in un secolo di vita. Nei primi anni del ‘900 tra il 1920 ed il 1930 si provvide al suo completo raddoppio e nell’ottobre del 1935 si completava l’elettrificazione. Con il raddoppio e l’elettrificazione le “Ferrovie Italiane dello Stato” che dal 1905 ne avevano assunto la gestione, fecero anche notevoli sforzi finanziari per rettificare i tratti possibili (anse di Incisa, ad esempio) ed aumentare i raggi delle curve. I suddetti lavori portarono a **314 chilometri** la distanza fra le due città (*per la storia della costruzione della Linea Ferroviaria “Direttissima” Roma Firenze si rimanda alla pagina 25*).

Garibaldi, i Giorni Di Mentana, la Stazione Di Passo Corese Di Fara Sabina (RI) (3 novembre 1867) e i Fratelli Cairoli.



Garibaldi e i suoi soldati
alla stazione di Passo Corese
dopo la battaglia di Mentana

La Battaglia di Mentana, combattuta a pochi chilometri da Monterotondo, vide schierati i Garibaldini, ridotti dalle diserzioni dagli iniziali 12.000 a 5.000 uomini e circa 14.000 franco – pontifici dei Generali Duplessis e Kanzler. Le sorti dell'impari scontro furono ulteriormente decise dall'adozione, da parte delle truppe francesi dei nuovi **fucili Chassepots** a retrocarica, da 12 colpi al minuto (fabbricati a Brescia nello stabilimento della Soc. Glisenti), dotati quindi di una maggiore rapidità di tiro e ricarica e di una portata di tipo doppia rispetto ai vecchi lenti fucili ad avancarica in dotazione ai Garibaldini i quali, nel loro attacco, non possono effettuare alcun tiro utile, mentre le loro prime file venivano falciate dagli avversari. Visto l'inutile massacro, Garibaldi ordinò alle proprie truppe di ritirare. Le perdite dei Garibaldini ammontarono a 1000 tra caduti e feriti e 1400 prigionieri – circa la metà di tutti gli effettivi – contro le poche decine dei franco – pontifici

Dopo lo scontro di Mentana tra Garibaldini da una parte e Pontifici e Francesi alleati dall'altra, a seguito della sconfitta dei primi, questi effettuarono una ritirata. Per tale ripiegamento i garibaldini si servirono proprio di quella ferrovia fatta costruire pochi anni prima dal loro "nemico", il Pontefice Pio IX. Dopo una lunga marcia a piedi da Mentana a **Passo Corese** il 4 novembre del 1867 gli uomini di Garibaldi salirono su treni merci a Passo Corese e attesero l'arrivo del loro Generale. Garibaldi salì sul suo vagone dopo aver risposto al saluto dei suoi uomini. Alle 8 del mattino il treno partì ma giunto alla Stazione di **Fligine**, poco prima di **Firenze**, alcuni militari dell'Esercito Piemontese salirono sul suo vagone per "scortarlo" fino a Varignano, località dalla quale il Generale fu lasciato libero di fare ritorno alla sua amata Caprera. La sconfitta di Mentana fu per l'Esercito di Garibaldi una sconfitta inattesa. Le difficili condizioni fisiche e soprattutto psicologiche dei reduci durante quel lungo viaggio di ritorno dalla sconfitta, furono efficacemente descritte da un testimone (dalla raccolta di testimonianze di Luigi Musini: "Memorie e Cronache dal 1858 al 1890") nelle sue memorie postume: "**A Passo Corese Fummo stivati in vagoni merci e bestiame. Io e Pertit Bon ci trovammo in uno di questi ultimi in numero di 40 e più, sicché non v'era nemmeno lo spazio per sedere e dovevamo per turno restare in piedi. Il vagone era poi**

aperto ai lati e soffrimmo un grande freddo, massimo quando, traversando l' Appennino (nel tratto Foligno – Fabriano N.d.R.), cominciò a percuoterci la faccia una neve gelata ed un vento freddissimo. Per la via di Falconara si giunse alle 3 pomeridiane.....”. Legate a Passo corese e a Garibaldi sono le figure dei **Fratelli Cairoli**. I Fratelli Cairoli, il 20 ottobre 1867, partirono da Terni e giunsero a **Passo Corese**, dove si imbarcarono sul Tevere, cercando di sfuggire alla sorveglianza papalina. Sbarcarono nei pressi dell'Acqua Acetosa e nascosero le armi in un canneto vicino. Passarono la notte del 22 all'interno della Vigna Glori. La sorpresa, per non precisati motivi fallì. La mattina furono attaccati dai soldati del Papa al comando del Capitano Mayer. I **garibaldini** si difesero all'arma bianca ma furono abbattuti da scariche di fucileria. **I Fratelli Cairoli** furono ambedue colpiti ed Enrico finito a colpi di baionetta. Fu ferito anche il Capitano Mayer e allora i papalini si ritirarono. Nella Villa rimasero pochi **garibaldini**, fra cui Giovanni. Tutti gli altri si ritirarono verso **Monterotondo**, per congiungersi con gli altri commilitoni. Il giorno dopo ritornarono i pontifici e fecero prigionieri i feriti. Dopo due mesi **Giovanni Cairoli** fu messo in libertà. Morirà due anni dopo per ferita. L'insurrezione popolare che causò la morte di vari gendarmi avvenne a Piazza del Popolo il 22 ottobre. Zuffe si verificarono nel centro della Città mentre la Caserma Serristori saltò in aria causando la morte di 40 zuavi. L'insurrezione fallì in quanto un delatore consentì ai papalini di sequestrare una parte delle armi tenute nascoste nella Villa Mattei. Furono celebrati i processi e furono comminate pene rigorose, fino alla pena di morte per i popolani Giuseppe Monti e Gaetano Tognetti (Caserma Serristori) che furono giustiziati il 24 novembre 1868 in Piazza de' Cerchi. Altri condannati morirono in carcere prima del 20 settembre 1870.

Storia Delle Ipotesi Di Costruzione Della Linea Ferroviaria Roma e Rieti.

Scopo di questa scheda è quello di illustrare la Storia di alcuni progetti mai realizzati per la costruzione della Linea tra la Capitale e RIETI. Come noto, di nuovo si parla di progetti per questa linea, si sta



La stazione di Rieti nel 1883



Progetto per la realizzazione della stazione di Rieti

insomma scrivendo un altro capitolo di questa lunga vicenda, iniziata nel 1846 quando PIO IX cominciò a pensare ad una rete ferroviaria nello Stato Pontificio e fu ideata la prima ipotesi di collegamento tra Ascoli – Rieti e Roma. Di seguito esamineremo la vicenda relativa al solo progetto dell'Ingegnere Trivellini in quanto in sé somma tutte le problematiche burocratiche - politiche – clientelari – economiche che poi ritroviamo anche in altre iniziative sempre relative alla costruzione della linea (esempio: Progetto Calandrelli del 1871, Progetto Fratelli

Morgan del 1883, il Progetto Ing. Ugolini 1900, quello dell'Ing. Talenti del 1913 e l'idea dell'Ing. Ravioli che seguiva il percorso e l'andamento della Strada Salaria).

L'esigenza di una congiunzione ferroviaria tra Rieti e Roma dominava il dibattito ferroviario reatino e questo soprattutto dopo l'unificazione nazionale quando, l'obiettivo di ogni città fu quello di collegarsi ferroviariamente con Roma destinata a diventare la Capitale. Peraltro Rieti non doveva costruire una

ferrovia fino a Roma, ma per raggiungere la capitale era sufficiente un tronco ferroviario fino a passo Corese, da dove si sarebbero utilizzati i binari della Roma – Ancona. Ma la Rieti – Corese non avrebbe risposto soltanto agli interessi della Sabina e nel suo complesso era chiamata a risolvere quello annoso problema di un collegamento funzionale tra i due mari per motivi economici e strategici – militari. Furono proprio due sostenitori di una ferrovia tra il Tirreno e l’Adriatico a sottolineare fin dal 1871 l’importanza di questa linea. Il primo di essi fu il Colonnello Alessandro Calandrelli che nel suo studio per una ferrovia San Benedetto – Ascoli – Roma, vide il tronco Rieti – Corese come l’unico possibile per completare il collegamento con la capitale la quale non doveva rimanere “...il centro politico della nazione”, ma anche quello “...della attività materiale e morale della popolazione delle arti, dell’industria e del commercio...” (Fonte: A. Calandrelli: “*La Salaria una ferrovia per le valli del velino e del tirreno, Roma 1871*”). Gli fece eco nello stesso anno l’ Ing. Camillo Ravioli che pose maggiormente l’accento sulla rilevanza militare di questa linea.

È però al reatino Felice Palmegiani che si devono i primi reali tentativi di costruire la linea. Il Palmegiani era il promotore di questa iniziativa mentre gli studi e il progetto furono redatti dall’Ing. Luigi Trivellini il cui lavoro venne approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 8 marzo 1879. Il Palmegiani aveva promosso anche un Comitato in appoggio alla linea alla cui presidenza fu chiamato il generale Filippo Cerreti, uno dei personaggi più autorevoli della questione ferroviaria dell’800. Il comitato tenne due fondamentali riunioni nel marzo 1880 nelle quali vennero stabilite le linee programmatiche generali, e si deliberò di promuovere la costituzione di un consorzio tra i territori alla ferrovia che doveva coinvolgere tutti Comuni della Sabina compreso il Comune di Rieti. Il comitato non aveva fatto i conti con la Società Umbra per le Tranviarie a vapore presieduta dal conte D’Albavilla che nel frattempo aveva proposto un linea Tamviaria da Rieti a Roma. Infatti, l’errore più grande che commise il comitato di Palmegiani fu quello di dare per scontato l’appoggio alla propria causa del Comune di Rieti il quale invece, una volta che il conte D’Albavilla ottenne la concessione, vide la proposta della tranvia come il mezzo più semplice ed economico per ottenere il tanto auspicato collegamento ferroviario per Roma. Tale scelta provocò una situazione di stallo che portò all’abbandono di tutte e due i citati progetti. Nel 1902 si riparlò di questo collegamento grazie al progetto noto come “Salaria” (da Ascoli – Antrodoto – Rieti – Corese) che era stato ipotizzato dal Generale Cerreti, dal Colonnello Calandrelli e dagli Ingegneri Ravioli, Massimi e Segni. Il dibattito sulla Rieti – Roma si riaprì durante il Fascismo. Risultano agli atti dell’Archivio di Stato due lettere in merito alla linea dell’Ing. Marcucci a Mussolini e al Ministro Ciano, lettere che auspicavano la costruzione della linea. Ma la storia di questa ferrovia non ha ancora avuto fine ed oggi è entrata a far parte della cronaca politica della Sabina. Di nuovo si è tornati a parlare della costruzione di questa ferrovia. Ancora una volta i motivi della richiesta sono diversi, ed oggi alla Rieti – Passo Corese si affida il compito di facilitare il flusso pendolaristico tra Rieti e la Capitale che supera le n. 2.000 unità giornaliere, così come in essa si intravede la possibilità di alleggerire la pressione demografica di Roma che è ormai divenuta insostenibile. In questo ultimo caso la Rieti – Passo Corese si troverebbe a svolgere il ruolo di linea passante in grado di collegare velocemente la capitale con gli insediamenti satellite che in brevissimo tempo si andrebbero a sviluppare lungo di essa. Del vecchio dibattito sulla linea restano solo le **polemiche sul tracciato**. Invece ciò che è necessario è che ogni tentativo per realizzarla sia saldamente legato a coscienti ed approfondite riflessioni critiche in grado di evitare ogni tipo di squilibrio territoriale incontrollabile che potrebbe con essa verificarsi (il 19 dicembre

2003 il **CIPE**, vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 - *Legge obiettivo* – ha previsto uno stanziamento per la possibile costruzione della Rieti – Passo Corese). Parlando di Rieti è opportuno un doveroso e breve omaggio alla Storia della **Funivia del Monte Terminillo**, che potete leggere di seguito.

Il 22 gennaio **1933** fu un giorno importante per il **monte Terminillo** a pochi chilometri da Rieti, infatti, Benito Mussolini, Capo del Governo, si rivolse a Orlando Rossi per effettuare una gita con la propria famiglia partendo da Lisciano. Il duce rimase talmente incantato dalla bellezza del Terminillo che decise di promuovere la costruzione della strada di fare di quei luoghi un centro turistico di alto livello. Il Terminillo divenne così parte del progetto fascista di creare con Ostia e con il Terminillo (la “montagna di Roma”), i due estremi delle vacanze romane, mare e montagna, uniti da un’unica strada illuminata. La strada principale fu costruita in tempi rapidissimi e il 23 dicembre dello stesso anno arrivò fino a Pian de Rosce, mentre poco più tardi raggiunse Pian de’ Valli e Campoforogna. Nel **1938** fu inaugurata la **Funivia del Terminillo** e nel 1940 fu costruito il Tempio Votivo degli Alpini.

Fu questo l’inizio del turismo di massa e dello sviluppo edilizio del Terminillo con le prime strutture ricettive ed **i primi impianti di risalita**.

CENTRALE ENEL DI FARFA (MICHELE ANTONILLI)

La storia della Centrale Idroelettrica **Farfa 1**, dove si vuol dire che viene utilizzato il 1° salto del fiume *Farfa*, affluente del Tevere, mentre il 2° salto viene utilizzato dalla centrale idroelettrica Farfa 2, situata presso la stazione ferroviaria di Poggio Mirteto, ha inizio esattamente il 25 febbraio 1899 quando l' Ing. Edoardo Ugolini presentò domanda alla Prefettura di Perugia per derivare 1,20 m³/sec di acqua demaniale del fiume Farfa, dalle fornaci di Santa Maria a Valle Basetti con un salto di 86,50 m.

Nel 1901 la *Società Romana di Elettricità*, acquistò la concessione Ugolini, inoltre entrò in possesso delle sorgenti di Capore (nel territorio di Frasso Sabino), di proprietà del Principe Borghese.

Il progetto originario subì numerose modifiche per opera degli Ing. Ulisse Del Buono e Angelo Filonardi, per poter ottenere un maggiore salto idraulico e, quindi, una maggiore potenza elettrica disponibile, aumentando la lunghezza del canale derivatore (quasi interamente scavato in galleria) fino all'altezza di Torre Baccelli nel territorio di Fara in Sabina, per cui solo nell'agosto 1911 ebbero inizio i lavori sotto la direzione dell'Ing. Enrico Anagni.

Negli anni che vanno dal 1912 al 1914 i lavori procedettero con una certa difficoltà, fu costruito circa il 44% del canale derivatore, di cui oltre 4 km metri in galleria, mentre con opportune modifiche progettuali il tracciato del canale fu ridotto a 10,5 km.

Con lo scoppio della Prima Guerra Mondiale vi furono gravi difficoltà: negli anni dal 1915 al 1917 la costruzione proseguì molto lentamente.

Sotto la direzione dell'Ing. Giordano i lavori ripresero alacramente verso la fine del 1918, nonostante le difficoltà tecniche e finanziarie causate sia dall'inflazione galoppante, sia dalle agitazioni politiche e sindacali dell'Italia del primo dopoguerra.

Nel febbraio 1923 l'impianto idroelettrico entrò in funzione con una condotta forzata realizzata dalla ditta Bosco di Terni che alimentava un gruppo *turbina Francis- alternatore Westinghouse*, già acquistato nel 1915, da 5000 kW.

Poco dopo venne posta in opera una seconda condotta forzata realizzata dalla ditta Savigliano di Torino e un altro gruppo *turbina Francis - alternatore Westinghouse* da 5000 kW così da elevare la potenzialità dell'impianto a 10.000 kW.

Infine, nel **1933**, con la realizzazione del bacino di compensazione giornaliera nei pressi di Torre Baccelli, vennero attivati una terza condotta forzata e un gruppo *turbina Francis- alternatore Tecnomasio*, di caratteristiche identiche ai precedenti con funzione di riserva. Le turbine idrauliche di tipo **Francis** furono costruite dalla ditta Riva.

Una linea elettrica a 60.000 Volt (poi raddoppiata e ora esercita a 20.000 V), lunga circa 3 Km, collegava (e collega) la Centrale alla sottostazione elettrica di Colonna "La Memoria" situata nel comune di Montopoli di Sabina, ove, unitamente agli elettrodotti in Alta Tensione provenienti da Terni, l'energia elettrica prodotta in Farfa 1, provvedeva ad alimentare le utenze romane.

Le acque del Farfa, restituite al suo corso naturale dalle opere di scarico della Centrale, sono state ulteriormente utilizzate tramite un canale di derivazione dalla centrale idroelettrica **Farfa 2**, situata non lontano dalla stazione ferroviaria di Poggio Mirteto ed inaugurata nel 1936.

Nel **1944**, in piena 2^a Guerra Mondiale, la Centrale venne minata e fatta esplodere dalle truppe tedesche in ritirata.

Appena possibile, la Società Romana di Elettricità si attivò per la ricostruzione della Centrale e dal 1° maggio **1947 al 30 settembre 1948** ebbero luogo i lavori per ripristinare l'impianto alla sua piena potenzialità.

Nel **1963**, con la nazionalizzazione dell'energia elettrica, la Centrale passò in gestione all' ENEL che ne è il suo attuale proprietario.

Dal **1985** l'impianto è stato automatizzato e viene comandato dal **Posto di Telecontrollo di Montorio al Vomano** (Teramo).

Attualmente la Centrale è gestita da **Enel Green Power**, società del Gruppo Enel che opera nel settore delle fonti rinnovabili di energia con un importante parco di impianti eolici, solari, geotermici, idroelettrici e a biomasse.

È la principale società di energia "verde" in Italia e uno dei più autorevoli punti di riferimento internazionali del settore.

LA FERROVIA ROMA – CIVITACASTELLANA – VITERBO

(fonte principale: Vittorio Formigari e Pietro Muscolino “Le Tramvie del Lazio” Editore Calosci – Cortona ed .2004 e altre fonti: Consorzio Trasporti Lazio Azienda Consortile Trasporti laziali “Ferrovia Roma – Civitacastellana – Viterbo” Sintesi dello Studio di Fattibilità”; sito culturale enciclopedico www.wikipedia.org e rielaborazione Mario Pietrangeli)

*Per permettere al lettore di apprendere le principali indicazioni Storiche – Tecniche della linea, come nella parte precedente, si è pensato di far precedere la Scheda dettagliata della ferrovia in argomento da una descrizione sintetica della ferrata in oggetto. Le origini della ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo risalgono al 1905 quando venne aperta all’esercizio una tranvia che collegava, fiancheggiando la via Flaminia, Roma a Civita Castellana; qualche anno dopo la linea, a scartamento metrico e trazione elettrica monofase 6.000V 25 Hz, veniva prolungata fino a Viterbo. Le sue caratteristiche erano: scartamento 1m.; trazione elettrica alternata monofase 25 Hz 6500V, ridotta a 650V nel tratto cittadino; piazza della Libertà – ponte Milvio (Km. 5013) sul quale fu effettuato dal 10 ottobre 1906 fino al 10 ottobre 1928 un servizio urbano. La lunghezza totale del percorso era di Km. 97,9; le pendenze massime raggiungevano il 72 per 1000; le curve avevano raggi minimi di m. 20; le stazioni intermedie erano 27 con 18 raccordi merci. Il materiale rotabile era a 2 o a 4 assi di costruzione Man Siemens Tabanelli Westinghouse. Questa linea fu **soppressa** il 30 aprile 1932 e **sostituita** dalla ferrovia a scartamento ordinario e trazione elettrica con corrente di 3000V, con penetrazione sotterranea, da piazzale Flaminio fino alla stazione dell’Acqua Acetosa, gestita fino al 1976 dalla Società Romana Ferrovie del Nord, per poi passare al Consorzio ACOTRAL (COTRAL). La tranvia venne quindi sostituita dalla ferrovia elettrica Roma-Civita Castellana-Viterbo inaugurata il 28 ottobre 1932 e caratterizzata da una parte propriamente urbana, dalla stazione terminale di Roma P.le Flaminio alla stazione di Prima Porta, e da una parte extraurbana dalla stazione di Prima Porta a quella terminale di Viterbo. Il progetto prevedeva l’ubicazione della stazione terminale in galleria nei pressi di P.le Flaminio, che rappresentava e rappresenta ancora oggi un centro di vitale importanza per le comunicazioni interne della città di Roma. Il tracciato di penetrazione fu realizzato fra notevoli difficoltà costruttive tra cui le più rilevanti furono costituite dall’attraversamento del fiume Tevere e dallo scavo di oltre 2 Km di galleria fra le stazioni di P.le Flaminio e Acqua Acetosa. La linea ferroviaria, a singolo binario a scartamento ordinario e su sede propria, era ed è ancora basata su un sistema di trazione elettrica 3000V corrente continua.*

Negli anni '20, si poteva osservare/notare lungo la Strada Statale Flaminia da Roma a Civita Castellana la presenza, di un binario a scartamento ridotto, percorso da convogli formati talvolta da piccole motrici a due assi trainanti rimorchietti, talvolta da grosse motrici a carrelli. Si trattava della ferrottramvia Roma-Civitacastellana-Viterbo, una delle più singolari tra le vecchie tramvie del Lazio, che assicurò per ventisei anni, (quale antenata dell’attuale ferrovia Roma-Viterbo, oggi gestita dalla COTRAL), i collegamenti tra Roma e la provincia di Viterbo.

Linea di modeste pretese, ebbe anche vita breve essendo stata inaugurata nel 1906, quasi in concomitanza con le tramvie dei Castelli, ed essendo poi stata sostituita nel 1932 dall’attuale ferrovia.

Nonostante ciò, si può dire che svolse un ruolo essenziale nello sviluppo della regione a nord di Roma, attraversando un comprensorio di circa 100.000 ettari di prodotti agricoli e industriali e servendo una popolazione di oltre 140.000 abitanti. Non solo, ma anche l'edilizia della zona nord di Roma deve molto alla tramvia Roma-Civitacastellana; vaste zone dei quartieri a Nord della Capitale (Trionfale e Della Vittoria) furono infatti edificate tra gli anni '10 e '20 utilizzando la tramvia che, con i suoi numerosi raccordi, si prestava al trasporto dei materiali da costruzione da varie cave situate nei dintorni. Parte del percorso della tramvia, nelle vicinanze di Roma, seguiva l'andamento di una antica linea ferroviaria a scartamento normale, la Ferrovia delle Cave. Linee di questo tipo (Ferrovia delle Cave), costruite per determinati fini e restate in attività per periodi relativamente brevi, sono state abbastanza diffuse nel passato. La realizzazione della tramvia Roma-Civitacastellana fu opera dell'ing. ETTORE ANGELELLI, con il finanziamento della banca belga Ryckaert: all'inizio del secolo i banchieri belgi trovavano molto conveniente la costruzione di tramvie e ferrovie economiche in tutta Europa. *In estrema sintesi, si riportano di seguito le varie denominazioni delle Società che gestirono negli anni tale linea. Dopo il citato finanziamento della banca belga venne fondata la società Ryckaert, Renders & Co., alla quale la costruzione della linea fu concessa il 4 luglio 1904; nello stesso anno, il 28 settembre, alla primitiva società subentrò una seconda compagnia belga, la Società Anonima della Tramvia Roma-Civitacastellana, con sede a Bruxelles. La concessione venne resa definitiva con regio decreto il 5 febbraio 1905 e si prevede un costo di costruzione di circa quattro milioni di lire. I lavori iniziarono nel viale Tor di Quinto. Nel 1908, la relativa concessione fu accordata ancora alla stessa Società, che per l'occasione divenne Società Anonima della Tramvia e Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo, il 9 luglio 1908 (R.D. del 29 agosto); nella concessione il prolungamento della linea era classificato ferrovia e ciò valse da allora a differenziare i due tipi di esercizio. Un ulteriore cambiamento nella ragione sociale della Società si ebbe nel 1910, quando la stessa divenne Società Anonima delle Tramvie e Ferrovie Elettriche Roma-Civitacastellana-Viterbo. Nel 1913 la società, modificò la propria ragione sociale in Società Anonima per le Tramvie e Ferrovie Roma Nord (Bruxelles, 10 maggio 1913) e come tale rimase fino al 1921 quando, acquistata da capitale italiano, venne ad assumere la denominazione definitiva di Società Romana per le Ferrovie del Nord (SRFN; Roma, 27 luglio 1921). La linea era gestita dal COTRAL fino al 2003, ora dalla Soc. METRO.*

Ora riprendiamo il discorso relativo alla costruzione. il 27 aprile **1905**, in meno di un anno fu pronto l'armamento ferroviario della costruendo linea ferrata da Roma a Civitacastellana, il 31 marzo **1906** si effettuò una corsa di prova con una locomotiva a vapore; il 23 settembre dello stesso anno fu collaudata la trazione elettrica, mentre il 10 ottobre fu aperto all'esercizio il tratto Roma (piazza della Libertà) – piazzale di ponte Milvio. L'intera linea fu aperta al traffico pubblico il **27 dicembre 1906** e primo direttore di esercizio fu il già citato ing. ANGELELLI. Si sentì subito l'esigenza di un suo prolungamento a Viterbo ed un certo ing. JONIAUX redasse un progetto di ferrovia in prosecuzione della tramvia. il 15 maggio 1911 il servizio urbano per ponte Milvio fu inaugurato ufficialmente, con alcune corse prolungate a Tor di Quinto. Per quanto riguarda il prolungamento per Viterbo, la nuova linea fu aperta fino a Fabbrica di Roma il 9 ottobre **1912**, fino a Vignanello il 16 dello stesso anno e fino a Soriano sul Cimino il 19 marzo **1913**; l'apertura della tratta Soriano-Viterbo rese poi possibile una solenne inaugurazione del servizio Roma-Viterbo il 9 ottobre **1913**. La linea cominciò però ben presto, già all'inizio degli anni '20, a mostrarsi non più all'altezza delle esigenze delle popolazioni interessate: quattro ore da Roma a

Viterbo, e spesso erano anche di più per le manovre che i treni generalmente misti dovevano eseguire nelle stazioni, apparivano eccessive, mentre il percorso tortuoso e la scarsa capienza del materiale rotabile rendevano il viaggio disagiata. Si cominciò quindi a pensare ad una nuova linea ferroviaria, sulla quale effettuare un servizio extraurbano comodo e rapido (per quei tempi). Il servizio urbano piazza della Libertà - ponte Milvio venne **soppresso nel 1928**, mentre quello extraurbano continuò durante i lavori per la linea a scartamento normale **fino al 30 aprile 1932**, data dopo la quale fu provvisoriamente sostituito da una autolinea fino all'apertura all'esercizio della nuova ferrovia elettrica Roma-Viterbo via Civitacastellana che, sempre esercitata dalla SRFN, venne aperta al pubblico il 28 ottobre 1932. Dalla stazione capolinea in Roma, stabilita in piazza della Libertà con un edificio in stile floreale scomparso da gran tempo, seguendo il lungotevere Michelangelo, la linea passa in piazza Cinque Giornate e segue il viale delle Milizie, tenendosi sul lato sinistro fino all'imbocco con l'attuale via Barletta, punto nel quale devia a destra imboccando il viale Angelico. Proprio in viale Angelico si trova, (prima del deposito Vittoria delle tramvie municipali), lo scalo merci della tramvia. Lungo il viale Angelico e successivamente lungo la sponda destra del Tevere, su un percorso in quest'ultimo tratto a livello molto più basso dell'attuale strada, il tram raggiunge il piazzale di ponte Milvio, dove effettua una fermata. Traversato il piazzale, la linea imbocca viale di Tor di Quinto, raggiungendo la stazione di Tor di Quinto posta dove successivamente sarà costruita una sottostazione elettrica municipale, con deposito ed officina; qui ha termine un servizio urbano in partenza da piazza della Libertà. Seguendo ancora la linea si incontra la stazione detta Ippodromo, dopo di che il binario si immette, in località Due Ponti, sulla via Flaminia che seguirà costantemente fino a Civitacastellana. Dopo Due Ponti seguendo le continue variazioni planimetriche ed altimetriche della via Flaminia, si incontrano poi le stazioni di Scorfano (l'odierna Sacrofano), Riano, Castelnuovo di Porto, **Morlupo**, Magliano Romano, Rignano Flaminio, **S. Oreste**, Stabia, Faleria e Ponzano cave. Successivamente, si giunge a Civitacastellana.

Dopo la stazione di Civita Castellana, il binario prosegue quindi entro Civitacastellana e per le vie Andosilla e Nazionale giunge al ponte Clementino, superato il quale si arriva, con un breve tratto in trincea, alla stazione di Catalano, con annessi deposito e officine. Seguono le stazioni di Faleri, Fabbrica di Roma, Corchiano, Vignanello, Valleranno, Soriano sul Cimino, Vitorchiano e Bagnaia: in questo tratto la linea si presenta decisamente migliore della parte tranviaria fino a Civitacastellana, essendo tutta in sede propria e praticamente sul tracciato oggi seguito dalla ferrovia a scartamento normale Roma-Civitacastellana-Viterbo. Dopo Bagnaia la linea torna in sede stradale e, superata la stazione di La Quercia, giunge a Viterbo; qui la stazione è posta nell'area oggi occupata dalla stazione del **COTRAL (ora Società METRO)**, ex SRFN, ed un binario di raccordo collega la ferrovia con l'interno del piazzale della adiacente stazione FS di Viterbo Porta Fiorentina. Le tabelle che seguono riportano le progressive chilometriche di tramvia e ferrovia e l'elenco dei raccordi ferroviari.

FERROVIA ROMA-CIVITACASTELLANA-VITERBO, PROGRESSIVE CHILOMETRICHE
(fonte: Vittorio Formigari e Pietro Muscolino “Le Tramvie del Lazio” Editore Calosci – Cortona)

| progr. km | località | progr. km | località |
|-------------------------------------|----------------------------|--|-------------------------|
| tramvia Roma - C. Castellana | | ferrovia C. Castellana -Viterbo | |
| - | Roma, p. Libertà | 53,38 | Civitacastellana |
| 4,34 | p.le di p.te Milvio | 54,71 | Catalano |
| 5,29 | Tor di Quinto | 59,27 | Faleri |
| 6,98 | Ippodromo | 64,22 | Fabrica di R. |
| 8,87 | Grottarossa | 69,16 | Corchiano |
| 11,12 | Castel Giubileo | 75,98 | Vignanello |
| 13,13 | Prima Porta | 76,71 | Valleranno |
| 19,58 | Scorfano | 85,93 | Soriano sul C. |
| 25,53 | Riano | 90,74 | Vitorchiano |
| 28,73 | Castelnuovo di P. | 93,87 | Bagnaia |
| 30,50 | Morlupo | 95,78 | La Quercia |
| 31,96 | Magliano R. | 97,88 | Viterbo |
| 39,47 | Rignano F. | | |
| 41,77 | S.Oreste | | |
| 44,91 | Stabia | | |
| 46,67 | Faleria | | |
| 49,74 | Ponzano C. | | |
| 53,38 | Civitacastellana | | |
| 54,71 | Catalano | | |

TRAMVIA ROMA-CIVITACASTELLANA, RACCORDI NEL 1914

(fonte: Vittorio Formigari e Pietro Muscolino “Le Tramvie del Lazio” Editore Calosci – Cortona)

| stabilimento | progr. km | lungh. m | località |
|-----------------------------|-----------|----------|-----------------------------|
| impresa Filippucci | 1,480 | 200 | Roma, p. d'Armi |
| “ | 3,200 | 180 | Roma, v.le Angelico |
| soc. Agricola Romana | 4,400 | 150 | Roma, Farnesina |
| “ | 7,830 | 145 | Grottarossa |
| “ | 10,350 | 65 | Valle del Vescovo |
| “ | 11.181 | 150 | Due Case |
| impr. Onori-Bettazzi | 11,590 | 108 | La Valchetta ⁽¹⁾ |
| soc. Agricola Romana | 12,370 | 110 | “ |
| soc. Cave del Lazio | 49,024 | 1090 | La Pietrara ⁽²⁾ |

⁽¹⁾ Castel Giubileo.

⁽²⁾ Raccordo elettrificato.

Armamento, Linea di Contatto, Alimentazione. (fonte: Vittorio Formigari e Pietro Muscolino “Le Tramvie del Lazio”)

Sia la tramvia Roma-Civitacastellana che la ferrovia Civitacastellana-Viterbo furono costruite secondo i criteri validi all'inizio del secolo per le ferrovie economiche a scartamento ridotto, adottando lo scartamento di 1000 mm usuale per le linee tramviarie.

La linea venne armata, a cura delle Officine Nazionali di Savona, con rotaie Vignoles da 21 kg/m per i tratti in sede propria e con rotaie Phoenix da 35 kg/m per quelli in sede promiscua.

Sulla tramvia si avevano pendenze notevoli, in media del 50-60%o con una massima del 72%o per l'accesso al ponte sul Treia, mentre per le curve fu stabilito un raggio minimo di 20 metri. La ferrovia si presentava invece migliore, in primo luogo essendo per lo più in sede propria ed inoltre avendo pendenza massima del 32%o e curve con raggio minimo di 100 metri, il tutto ottenuto però con una notevole mole di opere d'arte, tra cui sette tunnel e sei viadotti, opere d'altronde tutte riutilizzate dalla successiva ferrovia a scartamento normale. La linea fu elettrificata sin dall'inizio a corrente alternata monofase a 25 Hz e 6000 V alla linea di contatto dalla stazione di Tor di Quinto in poi; il tratto urbano da piazza della Libertà a Tor di Quinto fu invece alimentato a 550 V per motivi di sicurezza. La linea aerea era a sospensione trasversale da Roma a Civitacastellana con filo a sezione circolare da 60 mmq per la parte urbana e da 50 mmq. Mentre fino a Civitacastellana furono utilizzati quasi esclusivamente pali in legno, oltre Civitacastellana la catenaria era sospesa su caratteristici pali a traliccio, molti dei quali, riutilizzati dalla linea a scartamento normale, sono ancor oggi visibili. Fino a Civitacastellana la linea era alimentata da un'unica sottostazione posta a Tor di Quinto, in corrispondenza cioè del passaggio dalla bassa tensione (tratta urbana) all'alta tensione. Qui un originale dispositivo avrebbe dovuto assicurare la commutazione automatica dell'equipaggiamento elettrico delle motrici, almeno di quelle abilitate alla marcia in entrambe le tratte a mezzo di un commutatore posto sull'imperiale delle stesse ed azionato da un'asta sporgente da un palo; il dispositivo in realtà era ben poco automatico, dato che necessitava della presenza di un agente per tenere abbassato il pantografo delle motrici durante il passaggio. La linea aerea era poi dotata di un filo pilota che, partendo dall'estremità della linea a Civitacastellana riportava la tensione ivi presente ad un apparecchio di misura posto a Tor di Quinto; ma, come raccontavano i vecchi macchinisti, il filo pilota era anche usato per alimentare la linea di contatto in caso di interruzioni. Una seconda sottostazione fu in seguito aggiunta in viale Angelico, collegandola con cavo sotterraneo a 6500V da Tor di Quinto. Le sottostazioni furono costruite dalla società Gadda, Lenner e C. di Milano. Per quanto riguarda la parte ferroviaria, sulla stessa si aveva una sola sottostazione a Fabrica di Roma. Agli incroci con le linee tranviarie urbane il sezionamento era realizzato in modo da mantenere la continuità per la linea di contatto della SRFN, sezionando quella tranviaria. Di conseguenza, sotto il sezionamento, i tram urbani erano alimentati a 550 V in corrente alternata e si racconta che, se si fermavano, non potevano più ripartire pur restando con le luci accese.

Materiale Rotabile. (fonte: Vittorio Formigari e Pietro Muscolino)

La scarsa documentazione disponibile sulla ferrotramvia non permette purtroppo di sapere molto sul materiale rotabile, che doveva essere estremamente interessante dal punto di vista elettrotecnico-storico. Per i servizi di manovra e per il traino di buona parte dei treni merci furono utilizzate cinque locomotive a vapore, delle quali ci sono giunte notizie solo di tre: la Maria Antonietta a due assi e le Roma e Jeanne a tre assi; una di queste macchine fu utilizzata nel 1924 in un infelice esperimento di trazione ad aria compressa sistema Zarlatti. Si ebbero poi cinque locomotori elettrici a carrelli di costruzione Westinghouse, numerati in due serie (1,2 e 3-5), con equipaggiamento ad alta e bassa tensione. Per il servizio viaggiatori, oltre ai locomotori per il traino dei treni, si adottarono largamente automotrici. Una prima serie di otto piccole motrici a due assi di costruzione Westinghouse, numerate 11-18, era dotata di equipaggiamento ad alta e bassa tensione; equipaggiamento analogo ebbero otto elettromotrici a carrelli, quattro di costruzione Siemens con cassa M.A.N. (21-24) e quattro di costruzione Westinghouse (25-28)*. Si avevano infine quattro piccole motrici a due assi di tipo tranviario (41-44), con solo equipaggiamento a bassa tensione che quindi non potevano superare la stazione di Tor di Quinto, adibite al servizio urbano a Roma. La notizia della suddivisione del gruppo fra i due diversi costruttori origina da ricordi di vecchi macchinisti, oggi ovviamente scomparsi, ed appare in realtà poco probabile. Il materiale motore ad alta e bassa tensione era equipaggiato con un trasformatore, sembra in aria per i locomotori e in olio per le elettromotrici, per l'avviamento e la regolazione della velocità a gradini di tensione con comando indiretto a mezzo di contattori elettromagnetici per i rotabili a quattro assi e diretto per quelli a due assi; le motrici a sola bassa tensione avevano probabilmente un avviamento reostatico con comando diretto. Circa il materiale rimorchiato**, la situazione è ancora più incerta, salvo il fatto che tutti i rotabili furono a due assi. Si ebbero certamente alcune vetture aperte con cassa giardiniera, sembra in numero di otto (51-58), mentre altre rimorchiate avevano cassa analoga a quella delle motrici gr. 11; risulta che tutte queste rimorchiate fossero di costruzione Tabanelli. Con l'apertura della tratta ferroviaria Civitacastellana-Viterbo vennero poi immesse in servizio alcune carrozze ad accesso centrale, che si ipotizza fossero numerate nel gr. 41, numerati pare 31-34, che, come risulta dalla documentazione fotografica, erano comunque utilizzati per lo più in servizio extraurbano. Anche il colore dei rotabili è fonte di dubbi. Sempre da ricordi di macchinisti ed appassionati, risulterebbe che i rotabili, in origine verde bottiglia, siano passati nei primi anni '20 al bianco e giallo; ciò contrasta però con alcune immagini che abbiamo dell'inaugurazione del servizio ferroviario in Viterbo (1913) che mostra la motrice a quattro assi 21 non solo completamente in un colore chiaro, ma apparentemente nuova o quasi. °* Il materiale non motore delle linee su ferro è sempre genericamente denotato con materiale rimorchiato, mentre per il singolo rotabile esistono i due termini rimorchio e rimorchiata; benché praticamente dello stesso significato, nelle presenti note utilizzeremo di preferenza il primo per i veicoli destinati ad un impiego tipicamente tranviario, riservando il secondo ai veicoli ferroviari. Anche per i freni la ferrotramvia fu originale, adottando un freno continuo ad aria compressa di tipo differenziale, nel quale l'aria agiva su una o sull'altra faccia degli stantuffi nei cilindri dei freni a seconda che si dovesse frenare o sfrenare.

FERROTRAMVIA ROMA-CIVITACASTELLANA-VITERBO,

MATERIALE ROTABILE

(fonte: Vittorio Formigari e Pietro Muscolino "Le Tramvie del Lazio" Editore Calosci – Cortona)

.2004

| num. Es. | costruttore | assi | alim. | motori* | comando | trasform. |
|-----------------------|--------------------------|------|-------|---------|-----------|-----------|
| materiale motore | | | | | | |
| 1-5 | Westinghouse | 4 | AT/BT | 4x40 | Indiretto | in aria |
| 11-18 | " | 2 | " | 2x40 | diretto | in olio |
| 21-24 | Siemens/MAN | 4 | " | 4x35 | Indiretto | " |
| 25-28 | Westinghouse | 4 | " | 4x40 | Indiretto | " |
| 41-44 | Siemens/MAN | 2 | BT | 2x35 | Diretto | - |
| materiale rimorchiato | | | | | | |
| ? | Tabanelli ⁽¹⁾ | 2 | - | - | - | - |
| 31-34 | MAN ⁽²⁾ | 2 | - | - | - | - |
| 51-58 | Tabanelli ⁽³⁾ | 2 | - | - | - | - |
| 59-62? | Tabanelli ⁽⁴⁾ | 2 | - | - | - | - |

Note

* Numero e potenza in HP.

⁽¹⁾ Gruppo di otto (?) rimorchiate con cassa simile a quella delle motrici 11-18.

⁽²⁾ Cassa simile a quella delle motrici 41-44.

⁽³⁾ Cassa tipo giardiniera.

⁽⁴⁾ Cassa a vestibolo centrale.

I rotabili, specie le motrici, furono sottoposti a numerose modifiche durante la vita della linea: si vedano ad esempio le prese di corrente di alcuni rotabili che appaiono all'inizio di tipo Siemens, ma in seguito si alternano ad usuali pantografi. Alla chiusura dell'esercizio tutto il materiale fu accumulato presso l'officina di Catalano e in seguito demolito; si salvarono tre elettromotrici a carrelli, sembra le 25-27, che passarono alla tramvia Mondovì-S. Michele, facendo servizio su questa linea fino alla sua chiusura avvenuta nel 1953.

LA FERROVIA ROMA PALOMBARA SABINA TIVOLI

(Fonte: sito culturale enciclopedico- www.wikipedia.org - l'Enciclopedia Libera e altra fonte:- Pierluigi Brandi "I Binari intorno a Roma" articolo di Ferrovia e Trasporti e rielaborazione Mario Pietrangeli)

*Per permettere al lettore di apprendere le principali indicazioni Storiche – Tecniche della linea si è pensato, come sopra, di far precedere la Scheda completa della ferrovia in titolo da una descrizione sintetica della **Stazione di Palombara** e della **linea in argomento**.*

*La stazione ferroviaria di Marcellina-Palombara (fino a dicembre 2006 era denominata "Palombara Marcellina") fa parte della ferrovia regionale FR2, linea che collega Roma a Tivoli. Il tratto è lungo circa **40 chilometri** ed attraversa la zona Est di Roma. Fino alla stazione di Lunghezza è a doppio binario, poi prosegue fino a Pescara con binario singolo. All'interno del comune di Roma la FR2 svolge il ruolo di ferrovia metropolitana (**11 chilometri**) e dal febbraio 2007 il servizio è stato potenziato con l'apertura di nuove stazioni.*

*L'intera linea ferroviaria Roma-Sulmona-Pescara è lunga **240 chilometri**, il punto più alto tocca i 900 metri sul livello del mare nella galleria tra Carrito di Ortona dei Marsi e Cocullo. La ferrovia venne aperta nel **1888** innestandosi sulla preesistente tratta della Roma-Pescara che passava per L'Aquila e Terni di 100 km più lunga; fu l'unica via ferrata a mettere in comunicazione l'entroterra abruzzese con la costa e il resto della rete.*

La tratta Roma-Sulmona fu sede, nel 1927, dell'attivazione sperimentale della trazione trifase a 10.000 Volt e frequenza industriale di 45 Hz; la linea fu scelta perché caratterizzata da forti pendenze, della lunghezza di 172 Km e con 20 km di gallerie. Il 28 ottobre 1928 fu elettrificata la tratta da Roma Prenestina a Tivoli e il 23 marzo 1929 il tratto fino a Sulmona.

La Ferrovia venne **aperta** nel **1888** innestandosi sulla preesistente tratta della Roma-Pescara che passava per L'Aquila e Terni di 100 km più lunga; fu l'unica via ferrata a mettere in comunicazione l'entroterra abruzzese con la costa e il resto della rete. La tratta Roma-Sulmona fu sede, nel 1927, dell'attivazione sperimentale della trazione trifase a 10.000 Volt e frequenza industriale di 45 Hz; la linea fu scelta perché caratterizzata da forti pendenze, della lunghezza di 172 Km e con 20 km di gallerie. Il 28 ottobre 1928 fu elettrificata la tratta da Roma Prenestina a Tivoli e il 23 marzo 1929 il tratto fino a Sulmona. Si tratta di una delle linee transappenniniche più suggestive della rete, viste le zone che attraversa, talvolta lontane da centri abitati e circondate da una natura selvaggia. La presenza della ferrovia ha permesso lo sviluppo lungo il suo percorso di diverse frazioni (Bagni di Tivoli, Villa Adriana, Chieti Scalo) e della città di Guidonia. Si tratta di una linea dal forte traffico pendolare, soprattutto tra Roma e Avezzano, penalizzato a causa di eccessivi tempi di percorrenza (2 ore per percorrere i 104 km tra la capitale e il capoluogo marsicano) e dalla presenza del binario unico che spesso causa forti ritardi. Tra Roma e Tivoli la linea è denominata FR2, con la presenza di numerosi treni che servono l'area metropolitana ad est della capitale. Presso la stazione di Avezzano la linea si unisce alla linea Sora-Roccasecca, mentre a Sulmona si unisce con le linee per Terni e Carpinone. La Stazione di Pescara Porta Nuova funge da bivio tra la linea per Roma e quella per Bari; le due linee condividono il restante tratto fino alla stazione di Pescara Centrale.

Attualmente la linea è a doppio binario tra Roma e Lunghezza; è in progetto il raddoppio da Lunghezza a Guidonia. Venne aperta nel 1888 innestandosi sulla preesistente tratta della Roma-Pescara che passava per L'Aquila e Terni di 100 km più lunga; fu l'unica via ferrata a mettere in comunicazione l'entroterra abruzzese con la costa e il resto della rete. La tratta Roma-Sulmona fu sede, nel 1927, dell'attivazione sperimentale della trazione trifase a 10.000 Volt e frequenza industriale di 45 Hz; la linea fu scelta perché caratterizzata da forti pendenze, della lunghezza di 172 Km e con 20 km di gallerie. Il 28 ottobre 1928 fu elettrificata la tratta da Roma Prenestina a Tivoli e il 23 marzo 1929 il tratto fino a Sulmona. La linea: si tratta di una delle linee transappenniniche più acclivi e più suggestive della rete, viste le zone che attraversa, talvolta lontane da centri abitati e circondate da una natura selvaggia. La presenza della ferrovia ha permesso lo sviluppo lungo il suo percorso di diverse frazioni (Bagni di Tivoli, Villa Adriana, Chieti Scalo) e della città di Guidonia. Si tratta di una linea dal forte traffico pendolare, soprattutto tra Roma e Avezzano, penalizzato a causa di eccessivi tempi di percorrenza (2 ore per percorrere i 104 km tra la capitale e il capoluogo marsicano) e dalla presenza del binario unico che spesso causa forti ritardi. Tra Roma e Tivoli la linea è denominata FR2, con la presenza di numerosi treni che servono l'area metropolitana ad est della capitale. Presso la stazione di Avezzano la linea si unisce alla linea Sora-Roccasecca, mentre a Sulmona si unisce con le linee per Terni e Carpinone. La stazione di Pescara Porta Nuova funge da bivio tra la linea per Roma e quella per Bari; le due linee condividono il restante tratto fino alla stazione di Pescara Centrale. Attualmente la linea è a doppio binario tra Roma e Lunghezza; è in progetto il raddoppio da Lunghezza a Guidonia. Tra Roma e Pescara ci sono 11 treni (6 da Roma per Pescara e 5 nel senso opposto), più numerose relazioni locali tra Avezzano e Roma, Avezzano e Sulmona, e tra Sulmona e Pescara. I treni sono classificati tutti come regionali, due dei quali sostituiscono dal 2002 le due coppie di treni Inter City Amiternus e Gianicolo. Presso le stazioni di Tagliacozzo, Avezzano, Celano-Ovindoli, Sulmona e Chieti fermano tutti i treni passeggeri in transito. Il tempo di percorrenza tra Pescara e Roma varia dalle 3 ore e 38 minuti alle 4 ore e 45 minuti, a seconda delle fermate effettuate dal treno. È in via di approvazione il progetto preliminare per ridurre a meno di due ore e 50 minuti i tempi di percorrenza della tratta Roma-Pescara. È in progetto anche il raddoppio del tratto Pescara Porta Nuova-Chieti che serve l'area metropolitana della città costiera e la zona industriale di Chieti. È in progetto anche la fermata di Pescara Aeroporto in prossimità dell'Aeroporto d'Abruzzo. Nel 2009 dovrebbe essere completato anche il raddoppio tra Lunghezza e Guidonia per 11 km. È stato approvato nella seduta del CIPE del 28.06.2007 l'Allegato delle opere infrastrutturali al DPEF (DPEF 2008-2012), in cui il raddoppio della ferrovia Roma-Pescara è inserito tra le opere da avviare entro il 2012.

Funivia Di Palombara Sabina: Nel 2007 è ricorso il 40° anniversario dell'apertura della Funivia di Monte Gennaro. I lavori di posa in opera affidati alla ditta Graffer Seggiovie di Trento iniziarono nel 1963 con l'inaugurazione nel 1967. La "cestovia" o "telecabina", così il nome tecnico, collega la via Maremmana all'altezza di Palombara Sabina con la vetta del Monte Gennaro a circa 1300 m. s.l.m. ed ha anche due sorelle gemelle installate presso il passo Dello Stelvio e nel ghiacciaio Presena nel passo del Gran Paradiso ancora attive e funzionanti, ma ovviamente aggiornate con linee e cabine adatte a tempi nostri. Successivamente in quota venne costruito anche un albergo di 3 piani di ottima fattura con svariate camere per il pernottamento, una piscina situata al piano terra, un ristorante o baita situata affianco alla stazione di arrivo.

L'affluenza era notevole e migliaia di romani si recavano durante l'anno in vetta al Gennaro per godere di

questo paradiso naturale ed ovviamente dell'aria pura che il clima della vetta offre. Purtroppo gli eventi negativi hanno portato al fallimento della società proprietari dell'albergo e subito dopo alla chiusura dell'impianto della funivia che come per l'albergo nel tempo è stata devastata dai vandali. Il panorama che ci appare in quota appena arrivati è spettacolare: si vede a 360 gradi ovunque, si vedono il Velino, il Gran Sasso, il Terminillo, poi si passa alla pianura Romana con la cupola di San Pietro, al Soratte, ai castelli Romani e a tutti i paesi della zona. Dalla punta si vede benissimo anche il mare è addirittura nelle giornate limpide si vedono benissimo anche le anse del Tevere, le 3 isole di Ponza più vicine ed il Circeo. Tutto sembrò risorgere nel **1994**, quando la società Monte Gennaro Srl, acquisiva tramite un'asta giudiziaria, per un importo di 272.500.000 Lire l'impianto della funivia con le aree intorno ai piloni di sostegno e quello che rimaneva dell'albergo. Tranne qualche disboscamento e la rimozione di qualche cabina pericolante il tutto rimase fermo, con il degrado che avanzava ed i sogni di molti commercianti ed abitanti di Palombara Sabina svanire nel nulla. Immaginate un paradiso a 35 Km dalla capitale. Con il bacino di utenza a disposizione la zona sarebbe stata invasa da migliaia di potenziali clienti a cui offrire i prodotti e servizi locali. La rivalutazione economica del territorio e delle abitazioni nonché i locali commerciali avrebbero avuto sicuramente un incremento di valutazione. Nuovi posti di lavoro da impegnare nei servizi che il complesso poteva offrire: trekking, escursioni a cavallo e mountain bike, parapendio, deltaplano, nuoto, pernottamento con finestra sullo splendido panorama che offre Monte Gennaro. Si poteva realizzare in tal modo un quadrilatero perfetto: **la funivia, le terme di Cretone, il Castello Savelli, il Parco dei Monti Lucretili**; una somma di meraviglie perfetta che ad oggi rimane un sogno amaro..

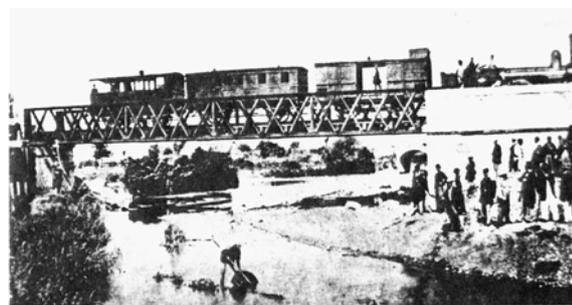
Tranviaria Tivoli Roma: *Fu inaugurata il 1° luglio 1879 con trazione a vapore. Partiva dal quartiere San Lorenzo a cui dal centro si arrivava, allora, con servizio di tram a cavalli con capolinea a Termini il quale poi, nel 1904, fu sostituito da quello elettrico. Le sue caratteristiche erano: scartamento ordinario di mm. 1445; la distanza tra il capolinea di Roma, oggi piazza dei Caduti del luglio 1943, era di Km. 28,5, con pendenze massime di 55 per 1000; raggi di curva minimi di m. 40; 8 stazioni intermedie e fra queste 16 raccordi merci Fu costruita e gestita dalla Società Tramvie e Ferrovie Economiche (T.F.E.) di origine belga fino al 1928 quando passò alla S.T.E.F.E.R.. Il servizio viaggiatori fu **soppresso** il 1° luglio 1931 e sostituito da un'autolinea gestita dall'ATAG che partiva da Termini. Il **servizio merci continuò fino al 30 giugno 1934**, dopodiché la linea venne definitivamente eliminata. Il servizio urbano Stazione Termini – San Lorenzo fu assunto dall'ATAG il 20 ottobre 1927 con 10 motrici numerate 81-99 e costituì la linea 53. Le locomotive erano di costruzione SIM Carels Krauss Henschel; carrozze e carri di costruzione Grondana (Milano), Tabanelli (Roma).*

Per trovare traccia di un primo progetto di collegamento ferroviario tra Roma e Tivoli occorre risalire al 20 ottobre 1871, quando l'onorevole RANZI presentò al municipio di Tivoli un opuscolo per sollecitare la costruzione di una linea Roma-Pescara via Tivoli. Cinque anni dopo, nel 1876, la *Société Generale pour les Chemins de Fer Economiques* con sede a Bruxelles chiese, tramite domanda presentata da certi signori TORIOLI e MASETTI-BUSSI, la concessione per una ferrovia economica tra Roma e Tivoli; dopo una ulteriore domanda del 28 ottobre ed un progetto di massima della linea, la questione fu discussa in consiglio comunale il 26 dicembre. La costruzione della linea fu approvata, concedendo la concessione di esercizio per un periodo di 70 anni; per la linea fu erogato un sussidio di 1500 lire annue per dieci anni. E'

interessante notare che in questa fase la trazione era prevista a cavalli. Fu quindi costituita una società, la *Società Anonima delle Tramvie e Ferrovie Economiche di Roma, Milano e Bologna*, STFE o TFE come successivamente si chiamò, con capitale belga e sede a Roma, in via Volturmo 35: la famosa *belga* che per i successivi 50 anni sarebbe divenuta l'incubo per i romani che dovevano giornalmente trasferirsi da Roma a Tivoli e viceversa. La convenzione per il tram fu definitivamente approvata dal sindaco di Tivoli, TOMEI, il 21 giugno 1877 e i lavori iniziarono subito con 150 operai, mentre si stabiliva di adottare la trazione a vapore. Il binario fu costruito in Tivoli e sulla via Tiburtina e raggiunse Roma sedici mesi dopo.

Sul ponte sull'Aniene (ponte Mammolo) e alla stazione di Bagni (Acque Albule):

La TFE potè effettuare una prima corsa di prova sull'intera linea il 9 giugno 1879, mentre l'inaugurazione della linea, con la dovuta solennità, si ebbe il 1° luglio accompagnata dai consueti festeggiamenti. Il treno inaugurale, di sei vetture, partì dalla stazione Termini in Roma e, percorrendo il tratto ferroviario Roma-Orte, giunse a Roma Portonaccio [oggi Roma Tiburtina] e,



La riattivazione del ponte sull'Aniene sulla linea Roma - Orte a fine settembre 1870

tramite un raccordo già costruito, fu instradato sulla linea della tramvia. Qui il treno fu sdoppiato, forse in tema che le potenti macchine non potessero trascinare sei vagoni sulla salita di Tivoli, e giunse a ponte Lucano in circa due ore. La penetrazione del tram in Roma doveva, all'origine, raggiungere la piazza del Gesù ma, per l'opposizione delle autorità capitoline (non del tutto a torto), la stazione terminale dovette essere fissata al di fuori delle mura aureliane, immediatamente oltre l'arco di santa Bibiana, dove oggi c'è un giardino [piazza dei Caduti del 19 luglio 1943]; il binario fu però prolungato verso il centro della città, passando sotto un arco ricavato nelle mura, fino ad un capolinea posto all'altezza della dogana di allora, in via Marsala. Su questo tratto urbano fu subito istituito un servizio tranviario a cavalli locale (1° novembre 1879). Oltre a costruire il tram, la TFE rilevò lo stabilimento termale delle Acque Albule, ristrutturandolo e collegandolo alla linea tramite raccordi: questo stabilimento costituì sempre una buona sorgente di traffico viaggiatori e merci per la Roma-Tivoli. Primo direttore di esercizio della linea fu l'ing. ANDERLONI, al quale seguirono gli ingegneri DUCCI, già direttore dei lavori, MORONI e GREA. A partire dal 1896 la direzione di esercizio fu assunta direttamente dai belgi con l'ing. G. F. VANDEPERRE, che avrebbe tenuto la carica fino al 1930, ossia quasi fino alla chiusura della linea. Dopo un periodo iniziale, la composizione dei convogli fu fissata in dieci o dodici carrozze a due assi; a Bagni venivano però sganciate di norma due o tre vetture e i treni erano inoltre sdoppiati all'inizio della salita per Tivoli, in corrispondenza di una specie di stazione di testa, detta di regresso (*regresso di villa Adriana*), posta dopo lo scambio di villa Adriana. In questo regresso il treno proveniente da Roma entrava immettendosi dal binario a valle; successivamente la locomotiva veniva cambiata di posizione e il treno riprendeva la marcia verso Tivoli impegnando il binario a monte; come era facile prevedere, il regresso sarebbe diventato ben presto un punto debole della linea, causa di ritardi e di incidenti. La linea era stata

creata, come molte altre analoghe linee dell'epoca, anche in previsione di un forte traffico merci ed i effetti fu subito raccordata a cave di travertino e a stabilimenti industriali su tutta la sua lunghezza, mentre fu anche dotata di un consistente parco di carri merci. Nel 1895 si hanno quattro coppie giornaliere di treni tra Roma e Tivoli e nei giorni festivi si ha una coppia in più sul tratto Roma-Bagni. Ma l'esercizio della tramvia non doveva essere dei più tranquilli se, ad esempio, nel 1880 il prefetto di Roma vieta la circolazione dei convogli nelle ore notturne *...in seguito alle frequenti disgrazie che avvengono in quella linea...* Un grave incidente si ebbe, in effetti, nel **1881** per un carro carico di travertino che, sganciandosi da un treno, percorse un buon tratto della Tiburtina, scontrandosi con un tram a cavalli. Giungiamo così alla fine del secolo, quando dopo 18 anni di esercizio la tramvia comincia a dare segni di vetustà: il VANDEPERRE cerca in tutti modi di convincere la belga almeno ad eliminare il regresso di villa Adriana, ma invano: gli azionisti belgi non vogliono sentir parlare di spese per la Roma-Tivoli. La tramvia è interessata, nel 1899, alla costruzione del secondo impianto idroelettrico di Tivoli, la centrale dell'Acquoria, il materiale della quale è fornito dalla Ganz di Budapest e trasportato sul posto a mezzo di carri delle ferrovie ungheresi instradati sui binari della tramvia e portati sul luogo attraverso un lungo raccordo costruito allo scopo. Non solo, ma la Roma-Tivoli contribuisce pure alla edificazione del quartiere Parioli in Roma, con l'installazione di un binario provvisorio lungo il viale della Regina. Nel 1904 la TFE elettrifica, a corrente continua a 550 V, il tratto urbano dal Verano a via Marsala: il servizio locale è quindi svolto da motrici a due assi che all'occorrenza rimorchiano le carrozze della tramvia a vapore. Nel 1906 si avvia l'esercizio della rete dei Castelli romani e ancora il VANDEPERRE si batte, invano, per l'elettificazione della linea, che resta all'incirca quella del 1879; il servizio offerto diviene talmente scadente che la stampa inizia ad occuparsi in termini tutt'altro che lusinghieri della Roma-Tivoli. Nonostante richieste ed ingiunzioni da parte dell'autorità, la belga rimane sorda ad ogni istanza di miglioramento; solo nel 1909 propone una variante che all'inizio sembra eliminare il famoso regresso ma che, come ben presto si vede, si limita a spostare il binario da ponte Lucano fino a villa Adriana, con la costruzione di una nuova stazione. Durante la prima guerra mondiale il traffico sulla linea si fa più intenso e la linea serve anche al trasporto dei feriti che giungono a Roma Portonaccio e sono trasportati direttamente, senza trasbordo, al forte Tiburtino per l'occorrenza raccordato alla tramvia. Nel 1920 si ha un movimento di 138.271 treni. km con 1.064.843 viaggiatori e 524.069 t di merci trasportati; il parco comprende 10 locomotive, 40 carrozze viaggiatori e 129 carri merci, con ben 174 agenti di ruolo e 18 avventizi. Ulteriori progetti, mai realizzati, per la Roma-Tivoli sono l'elettificazione della linea e una penetrazione in galleria a Tivoli che eliminerebbe il regresso di villa Adriana; viceversa, gli anni '20 passano senza notevoli avvenimenti per la linea, con la sola caratterizzazione di un servizio sempre più scadente e insufficiente. Nel 1927 il governatorato di Roma rileva il servizio urbano della Roma-Tivoli sul tratto Verano-dogana che, esercitato dall'ATAG, assume il numero 53. Ma anche il comune di Tivoli si muove e il 13 agosto 1928 è deliberata, questa volta dietro richiesta della belga che vede finalmente avvicinarsi la resa dei conti, l'elettificazione della linea: ma è troppo tardi, le autorità capitoline hanno già deciso la soppressione del servizio tranviario e la sua sostituzione con una linea di autobus. Dopo una serie di colloqui, potremmo dire di chiacchiere, assolutamente inutili, troncata da una decisione dell'allora ministro delle comunicazioni CIANO, il governatorato riscatta ufficialmente la linea compensando la belga con 850.000 lire e passa l'esercizio alla STFER dal 28 dicembre 1928. Il VANDEPERRE resta ancora alla direzione di esercizio fino al suo ritiro nel dicembre 1930, dopo 35 anni passati con la Roma-

Tivoli. C'è ancora chi pensa ad un ammodernamento della linea: è del 1930 un progetto CALZOLARI per il mantenimento del servizio su rotaia; ma anche questa proposta, come altre, cade nel vuoto e nel 1930 la STFER affianca alla tramvia alcune corse di autobus. La completa soppressione del servizio viaggiatori sulla Roma-Tivoli si ha dal 30 giugno 1931: la linea è servita completamente da autobus, che non sono però più della STFER, perchè nel frattempo la concessione è passata all'ATAG. Resta ancora il servizio merci, che deve esse mantenuto fino allo scadere dei contratti per il traffico con gli stabilimenti raccordati; il 31 agosto 1932 la linea è limitata ai raccordi per lo stabilimento della Chimica Aniene e per il forte Tiburtino. Le relative concessioni scadono il 30 giugno 1934 e dal 1° luglio successivo la linea è ufficialmente disabilitata a qualsiasi traffico; rotabili e binari sono rapidamente demoliti.

LINEA TERNI - RIETI

(Fonte: Adriano Cioci “**Ferrovie in Umbria**” Editore Kronion libri di Bastia Umbra e altra fonte: sito culturale enciclopedico- www.wikipedia.org e rielaborazione Mario Pietrangeli)

*Per permettere di apprendere le principali nozioni storiche – Tecniche della linea si è pensato, come negli altri paragrafi, di far precedere la Scheda dettagliata della ferrovia Terni – Rieti da una descrizione sintetica. La linea ferroviaria Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona venne inaugurata il **28 ottobre del 1883**. Era stata costruita dalla Società per le strade ferrate meridionali dopo che questa aveva già collegato tra il 1873 ed il 1875 la città di Pescara con L'Aquila realizzando il congiungimento con la propria dorsale costiera Adriatica.*

*Il tutto venne reso possibile dalla Legge Baccarini del 1879 che fu la promotrice di molte delle più importanti realizzazioni ferroviarie e stradali dell'intero territorio italiano. La linea da Terni a Sulmona attraversa una delle zone montane più belle dell'Appennino con caratteristiche di linea di montagna e quindi con ricchezza di opere d'arte, gallerie e viadotti. Attraversa ben tre regioni, l'Umbria, il Lazio e l'Abruzzo, collegando città ricche di storia. **Dal 15 giugno 2008, la gestione della linea fino a L'Aquila è stata assunta dalla FCU- Ferrovia Centrale Umbra**. Il tracciato è a semplice binario con pendenza massima del 35 per mille (nelle tratte Antrodoco-Rocca di Corno e Sassa Tornimparte-Sella di Corno. La velocità massima (rango B) è 105 km/h, e la minima 55 km/h. Il raggio di curvatura minimo è di 250 m.*

La lunghezza della linea è di 163,600 km (dei quali, in Umbria, km 20,7; nel Lazio km 63,3 e in Abruzzo km 79,6). I Viadotti, sono n° 35; di cui il più lungo sul Fosso Grande di Valenza a 16 arcate tra le stazioni di Stroncone e Marmore. Le Gallerie, n° 31. Le più lunghe sono: S. Venanzio tra i km 80,075 e 81,093 di 1.018 m; Corfinio tra i km 81,744 e 83,109 di 1.335; S. Angelo tra i km 216,739 e 217,895 di 1.156 m; Alveano tra i km 218,610 e 219,690 di 1.080 m.. I passaggi a Livello sono 138. l'esercizio è a trazione diesel con treni di materiale ordinario e automotrici. Il Controllo circolazione dei treni: è: a Dirigenza Unica, (sino alla fine degli anni 80, divisa in due tratti con sede DU a Terni per la Terni-Antrodoco e a L'Aquila per la Antrodoco-Sulmona. Tutte le stazioni eccetto Terni e Sulmona sono state trasformate in posti periferici (PP) dotati di un Apparato centrale elettrico semplificato, impresenziate e telecomandate dal Dirigente Centrale Operativo.

La ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona. (Fonte: Adriano Cioci “**Ferrovie in Umbria**” Editore Kronion libri di Bastia Umbra). Linea di incomparabile bellezza per il variegato paesaggio che attraversa, una delle poche **salvate** dalla incosciente politica dei rami secchi, interessa l'Umbria solo in maniera marginale. Infatti dei 163,6 km, 79,6 spettano all'Abruzzo, 63,3 al Lazio e solo 20,7 all'Umbria. La ferrata nacque come linea Terni-Pescara (ancor oggi la progressiva chilometrica inizia dalla località abruzzese ed ha termine nelle Città d'Acciaio). Intorno al 1860 l'idea di una relazione “Centrale Italiana” trovò numerosi sostenitori ed il tracciato dove posare la linea era pressoché indicato dalla fisionomia di quella sezione di Appennino. Si risaliva dal mare il corso del fiume Aterno sino all'Aquila e attraverso le gole di Antrodoco si apriva alla Valle del Velino. Al di là dell'iter burocratico lungo e difficile, delle incertezze sotto l'aspetto politico, delle diatribe nel settore tecnico che alimentavano poi la formazione di diverse fazioni, la costruzione della ferrovia ebbe inizio nel tratto Pescara-Popoli nel 1871, tra Popoli e

L'Aquila nel 1873. E il 10 maggio 1875 il treno giungeva al capoluogo abruzzese. Ben più lunghi saranno i tempi di prosecuzione sino a Terni. La costruzione del tratto umbro, **nel 1882**, venne affidato all'ing. Mentegazza. Nonostante i pochi chilometri che univano la stazione di Terni con quella di Marmore il tratto fu tra i più difficili da realizzare soprattutto per le asperità da superare per le quali si dovette ricorrere a numerose gallerie e viadotti di una certa entità. Nonostante ciò i lavori nel tratto anzidetto furono terminati nel giro di soli dieci mesi: un vero miracolo. **Il 28 ottobre 1883** la linea veniva ufficialmente inaugurata. La sua importanza era molto superiore alle motivazioni di carattere strategico che avevano mosso le intenzioni di molti uomini politici e di generali; **la Terni-Sulmona** aveva il grande pregio di condurre gli uomini del tempo dalla Capitale all'Adriatico passando per due regioni, Umbria ed Abruzzo, che così vicine non erano mai state. Ma il 28 luglio **1888** la linea subì il primo declassamento in quanto venne aperta all'Esercizio la Roma-Avezzano-Sulmona. Così tra la **Capitale** e **Pescara** i chilometri scendevano immediatamente da **344** a **240** e l'Abruzzo Aquilano perdeva non poche opportunità. Nei primi decenni di vita il tratto umbro della ferrovia veniva interessato da quattro coppie giornaliere di treni. Per assistere ad un concreto miglioramento nel numero delle corse si dovrà attendere il periodo fascista e le famose "littorine". Anche i tempi di percorrenza erano stati ridotti in maniera notevole. Tra Terni e Piediluco si impiegavano 50' nel 1899; la esatta metà nel 1939. L'epoca d'oro viene **interrotta** con l'inizio della seconda guerra mondiale; per mancanza di carburante le automotrici vengono accantonate in attesa di tempi migliori e l'esercizio torna unicamente a vapore. La guerra provocò distruzione, in particolar modo intorno al nodo di Terni, città sede di note industrie belliche. Terminato il conflitto si dette l'avvio alla **ricostruzione**; **il 7 ottobre 1946** il primo convoglio trainato da una vaporiera raggiunse il capoluogo abruzzese da Terni dopo cinque ore di viaggio.

La storia degli anni **Cinquanta e Sessanta** è una continua altalena tra intenzioni verso il potenziamento e rischi di chiusura; intanto il diffondersi dell'automobile dava gli ultimi colpi ad un servizio merci che per lunghi anni aveva rappresentato la punta di diamante su questo tracciato. Negli anni **Ottanta** il rischio di chiusura era solo un ricordo, ma nonostante gli sforzi operati nell'ultimo periodo (migliorie nell'armamento e nelle strutture) la Terni-L'Aquila-Sulmona **non** è riuscita ad esprimere le sue capacità (attualmente la linea è utilizzata dalle Ferrovie Centrali Umbre – **FCU** -).

LINEA ORTE – CIVITAVECCHIA

(Fonte: Michele Liistro “La Ferrovia Civitavecchia – Orte” Recupero e riuso delle ferrovie secondarie dimesse; altre fonti www.stazionedelmondo.it e <http://digilander.libero.it/archeoind/cco/> e rielaborazione Mario Pietrangeli)

Prima di procedere alla descrizione completa della ferrovia si dà una sintesi della linea e delle principali caratteristiche della Stazione di Orte.

La linea e la sua possibile riapertura (Fonte: <http://digilander.libero.it/archeoind/cco/>). Dal 2000 la questione della ferrovia Civitavecchia - Capranica - Orte è tornata d'attualità. Il porto di Civitavecchia l'ha infatti inserita tra le opere fondamentali per lo sviluppo del nuovo scalo. Nel 2002, lo studio realizzato dal laboratorio di Urbanistica della facoltà di Architettura dell'Università Roma Tre, conferma la sua valenza come linea commerciale e turistica, oltre a svolgere un importante ruolo nella riduzione di traffico merci non generato o destinato alla capitale. In questi ultimi anni, prese di posizione a favore della riapertura della ferrovia per Orte sono state prese, oltre che dall'Autorità Portuale di Civitavecchia e delle Acciaierie di Terni, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dalla Regione Lazio e Umbria, dalle provincie di Roma, Viterbo e Terni, dal Centro Mercati di Orte, dall'Interporto Civitavecchia, dalla Confindustria e da tutti i comuni attraversati. Nel 2005, la nuova Giunta Regionale del Lazio, che ha messo tra le priorità del suo programma proprio il ripristino della linea, chiede alle Ferrovie la cessione del tracciato: una volta acquisito e grazie a finanziamenti pubblici ed investimenti privati, la linea potrà essere ricostruita per la parte mancante e riaperta all'esercizio sotto la gestione dalla Regione Lazio che già ha esperienza in merito.

A dicembre 2007, la L'Unione Europea individua la Civitavecchia - Orte come tratta facente parte del nuovo asse di trasporto merci Palermo - Berlino via Brennero .

Il progetto è poi pronto ad entrare nella fase operativa: infatti si è svolto a settembre 2008 un incontro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra la Commissione Europea delle Reti Transnazionali (TEN-T), Direzione Regionale Trasporti e Agenzia Regionale della Mobilità.

Due milioni di Euro la spesa per gli studi preliminari e progetto definitivo che sarà pronto entro due anni. Il 50% dei finanziamenti arriveranno da Bruxelles, il restante 50% sarà messo a disposizione tra Regione Lazio, Autorità Portuale di Civitavecchia e Interporto Centro Italia di Orte.

La Stazione di "Orte" (fonte www.stazionedelmondo.it). La Stazione è il più importante scalo dell'intero Lazio settentrionale per traffico passeggeri ed è a servizio della città di Orte; da qui infatti si diramano le linee da Roma per Firenze (linea Lenta) e Ancona (l'antica Pio Centrale). La stazione venne inaugurata il 1° aprile 1865. Nel 1874 venne inaugurato il tratto mancante Orte - Orvieto che permetteva una riduzione del percorso tra Roma e Firenze. Dal 1886 fu anche possibile raggiungere Viterbo da Roma via Attigliano e infine nel 1929 la stazione venne collegata al mare tramite la linea Orte – Civitavecchia. Nel 1935 la stazione vide l'arrivo dell'elettrificazione. La guerra danneggerà gran parte delle linee ferrate del nodo di Orte ma data la loro importanza verranno presto riattivate. Con il boom economico e l'avvento dell'automobile, molta gente abbandonerà il vettore ferroviario. Negli anni 60 apre il primo tratto della Autostrada Milano –Roma - Napoli AI tra Roma e Orvieto con un casello a

Orte. La ferrovia cessa di essere l'unica alternativa per raggiungere Roma in poco tempo e subisce la concorrenza dell'autostrada. Il traffico si mantiene comunque su buoni livelli sulle linee per Firenze e Ancona/Roma, mentre sempre meno passeggeri utilizzano il collegamento con Civitavecchia. Nel 1977 venne inaugurata la prima tratta della Direttissima Roma Firenze. Nel 1980 con l'apertura della galleria di Orte, grazie alla direttissima i tempi di percorrenza tra Roma e Orte si ridussero a 45 minuti fino a Roma Termini. La linea "Lenta" divenne un collegamento secondario, a servizio dei pendolari che dalla Sabina raggiungevano Roma. Nel 1994 venne soppressa la linea per Capranica ed attivata la FMI per Fiumicino. Orte è fermata degli Eurostar per Rimini e Perugia, e molti Intercity ed Espressi di lunga percorrenza, ed è l'unica stazione della provincia di Viterbo ad avere questo tipo di servizio. Nell'attualità, Orte è il capolinea dei servizi della FR1 e di molti treni da Viterbo via Attigliano, più alcuni collegamenti feriali da Terontola e Terni, che ad Orte hanno tutti coincidenza con i treni da e per Roma. La stazione conta 6 binari passanti più tre tronchi, dove terminano i servizi della FR1.

La Orte – Civitavecchia. (Fonte: Michele Liistro "La Ferrovia Civitavecchia – Orte" *Recupero e riuso delle ferrovie secondarie dismesse* Università Roma Tre). Nel 1860 quando, fu proposta la costruzione della ferrovia Orte Civitavecchia per collegare i due porti di Ancona e Civitavecchia.. Nel 1892, fu studiata una tranvia a scartamento ridotto che partendo da Civitavecchia portasse direttamente alle sorgenti nell'entroterra. Sempre in quegli anni la Società delle Ferrovie Romane compì una serie di studi relativi ad alcuni tipi di ferrovie economiche per mettere in comunicazione il Porto di Civitavecchia con le cave di ferro e di allume presenti sulle pendici dei monti della Gli abitanti del tolfetano, interessati alla costruzione della ferrovia economica, colsero l'occasione della progettata tranvia e riuscirono a far prolungare fino a Tolfa la linea. Così di lì a poco venne portato a termine un ulteriore progetto: Civitavecchia-Ficoncella-Tolfa. Solo nel 1896, dopo diverse modifiche, il regolare progetto Civitavecchia-Ficoncella-Allumiere-Tolfa di 25 Km a scartamento ordinario venne approvato. Successivamente, si resero conto che la linea sarebbe stata incompleta e non utilizzabile pienamente qualora non fosse stata prolungata fino ad Orte. Nel luglio 1898 venne redatto un progetto di massima per il prolungamento fino a Orte che fu presentato e approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 dicembre 1898 che, in quella sede, rilevò come il tracciato della linea si trovasse per la maggior parte del percorso a mezza costa, su falde di monti ripidi e soprattutto di dubbia stabilità. Per questi problemi, nel 1899, venne redatto un ulteriore progetto che impegnò i progettisti per circa un anno; si corse anche il rischio di abbandonare l'iniziativa quando ci si rese conto degli ingenti costi che bisognava sostenere. In base alle ultime indicazioni progettuali la linea avrebbe misurato Km. 97.862, prevedendo l'incrocio con la Roma-Viterbo nella stazione di Capranica. La stazione di partenza fu considerato lo scalo F.S. di Civitavecchia-Porta Tarquinia, dopodichè la linea si sarebbe dovuta dirigere verso la stazione di Campo Reale quindi, attraverso le stazioni di Allumiere, Tolfa, Mignone, Civitella Cesi e Barbarano Romano, sarebbe giunta allo scalo di Capranica. Da qui toccando Sutri, Fabbrica, Cimino e Gallese, si sarebbe dovuti giungere ad Orte, presso la già esistente stazione della Rete Adriatica. Anche questo progetto, però, nonostante la sua indiscutibile validità, non fu realizzato; più tardi, poi, venne affidato ad una Società Veneta.. Nel 1918 fu approvata la costruzione da parte della Società Elettro-Ferroviaria Italiana della linea Civitavecchia-Orte.. Tale progetto, prevedeva il percorso della ferrovia lungo la valle del fiume Mignone, e dopo aver raggiunto la stazione di Capranica-Sutri delle F.S.

incorporava la tratta già esistente sino a Ronciglione. I lavori effettivi di costruzione della linea ebbero inizio nei primi mesi del 1922 e la ferrovia fu inaugurata il 28 ottobre 1928. La ferrovia una volta completata in tutte le sue finiture, venne aperta al normale esercizio merci e viaggiatori il 28 ottobre 1929. Dopo trenta anni e qualche mese di servizio il servizio cessò definitivamente. Purtroppo anche questa ferrovia si può considerare una vittima di quella politica che tende ad eliminare i rami secchi con troppa facilità ancor prima di verificarne la possibilità di riuso e rilancio. La politica della eliminazione dei rami secchi ferroviari risale agli anni '50 quando ebbe inizio il processo di incentivazione della motorizzazione privata che privilegiò lo sviluppo della rete autostradale relegando in secondo piano il trasporto ferroviario. La Civitavecchia-Orte è facilmente definibile una linea "di montagna" in considerazione dei lunghi tratti con pendenza oscillanti tra il 16 ed il 25 per mille e le numerose curve e controcure, alcune delle quali con raggio non superiore a 300 m.. Come già detto la linea fu chiusa con il pretesto di una frana, ma molto probabilmente la decisione era già nell'aria da tempo, e questo evento non fece che accelerarla. Lo smottamento del terreno, non certo di proporzioni smisurate, sarebbe potuto essere rimosso facilmente, con poca spesa, e con un relativo sforzo si sarebbe potuto affrontare definitivamente un fenomeno geologico, fra l'altro, già conosciuto fin dall'inizio e durante l'esecuzione dei lavori. Negli anni '70, si pensò di ripristinare la ferrovia incentivando. Al fine poi di contenere i costi di esercizio si pensò anche di mantenere le stazioni esistenti con la funzione di semplici fermate, lasciando solo alle stazioni più importanti il compito di regolare e controllare il traffico. Si pensò pure, di rettificare il tracciato, e renderlo il più possibile scorrevole, nei limiti consentiti dai dislivelli da superare che erano notevoli. L'insieme di questi interventi rendevano il programma quasi faraonico, per molti improponibile, per le caratteristiche del tracciato, anche perché per impegnare tante risorse bisognava essere sicuri di realizzare una infrastruttura utile sul piano sociale e con ricadute economiche importanti su tutto il territorio. Evidentemente in quel tempo si ritenne che questa linea non potesse garantire tutto questo per cui il progetto di ammodernamento venne accantonato. Oggi si torna nuovamente a parlare di questa ferrovia, anche perché negli anni '80 sono state spese ingenti somme per la ristrutturazione degli impianti; ci sono alcuni tratti, da Civitavecchia a Caprinica, completamente restaurati, dove manca solo l'armamento ed il recupero degli edifici ferroviari. Ma dopo aver eseguito molti interventi con notevole impegno di risorse, i lavori sono stati sospesi.



La stazione di Orte al bivio per Terni-Ancona, dopo la ricostruzione a seguito della sua distruzione nei bombardamenti del 1943-1944.

POTENZIAMENTO DELLA VIABILITA' FERROVIARIA

SULLA LINEA ATTIGLIANO – VITERBO AL KM 3+726

(Mario Pietrangeli)

La città di Viterbo è collegata alla Capitale attraverso due linee ferroviarie: la Viterbo-Bracciano-Roma e la Viterbo-Attigliano-Orte-Roma (quest'ultima realizzata nel **1886**). Essendo previsto nel 1998 il completo rifacimento della prima linea per le esigenze del Giubileo 2000, si è reso indispensabile potenziare la secondata tratta, in due fasi successive di lavoro (nel 1997 la prima fase, 1999 la seconda fase), in quanto le caratteristiche strutturali delle travate metalliche sul fiume Tevere, obbligavano i convogli ad un forte rallentamento in prossimità del citato ponte e non permetteva il transito delle moderne carrozze viaggiatori. Il ponte ferroviario sul fiume Tevere fu costruito nel 1886. La configurazione originaria era quella di una trave continua reticolare su tre campate. Durante la seconda guerra mondiale fu ripetutamente danneggiato vista l'importanza che rivestiva per i rifornimenti del deposito militare esplosivi e munizioni di Bassano in Teverina. Nell'aprile del 1944, durante la ritirata verso nord delle forze tedesche, il ponte fu demolito tramite l'abbattimento della pila lato Viterbo. I segni della ricostruzione della pila sono tuttora visibili. Alla fine della guerra il ponte fu ripristinato nella configurazione seguente (a partire dal lato di Attigliano-Terni):

- travata reticolare originaria lunga 58.80 m;
- travata “marca D” lunga 48.44 m.;
- 4 travate “marca S” lunghe complessivamente 60.00 m.,

ed in questa sistemazione è rimasto in esercizio fino al febbraio 1997; il 3 marzo 1997 ha avuto inizio la prima fase dei lavori di potenziamento del ponte che si è conclusa il 28 giugno 1997. L'inizio della seconda fase è avvenuto il 13 giugno 1999 e si è concluso il 13 settembre.

Alla prima e seconda fase dell'intervento hanno preso parte:

- il 1° Battaglione Genio Ferrovieri di Castelmaggiore di Bologna;
- l'impresa di Costruzioni “SCIARRETTA” di ROMA per le opere in cemento armato e per i movimenti di terra;
- l'impresa di Sollevamenti e Trasporti “TILLI” di Caserta per la rimozione delle vecchie travate e la collocazione delle nuove;
- la Squadra Ponti di Roma (FS) per la sistemazione degli appoggi delle travate;
- il Servizio Lavori di Viterbo (FS) per gli interventi sul binario;
- il Servizio Impianti Elettrici di Viterbo (FS) per gli interventi sulla linea aerea.

Descrizione delle Travate Metalliche da Ponte Impiegate o Sostituite. Ponte “SE”: Il materiale da ponte SE (STRASSE EISENBAHN – STRADA ROTAIA), in uso presso le Ferrovie tedesche, ha lo scopo di ripristinare in tempi brevi ponti distrutti o danneggiati. La progettazione del ponte è stata finalizzata per realizzare una struttura metallica scomponibile rispondente alle più disparate esigenze di impiego ed avente caratteristiche di montaggio semplici e rapide. Dette peculiarità lo rendono particolarmente adatto per interventi di emergenza. Nel 1970 la Soc. FS acquistò dalla Soc. KRUPP MAN, per il Reggimento Genio Ferrovieri, tre sezioni di ponte SE.

Tale materiale è stato progettato assumendo come carico di progetto ferroviario il treno tedesco L 1950 e ammette come carico di progetto stradale il carico militare per ponti di classe 80. Esso quindi si può impiegare per realizzare ponti metallici scomponibili ferroviari, stradali e promiscui. Consente la percorribilità per il semplice binario senza particolari limitazioni di velocità di treni equivalenti, in termini di sovraccarico, al treno di progetto FS denominati “ Tipo 1945 B”. Il ponte può essere realizzato sia a passaggio superiore che a passaggio inferiore. I ponti realizzati a via inferiore a uno o due pareti e fino a sei moduli in altezza, raggiungono luci massime (senza pile/stilate intermedie) di 77,07 metri. Quelli realizzati a via superiore a due moduli in altezza e da due a sei pareti raggiungono luci massime di 52,59 metri. Le parti principali del ponte sono:

- Le travi principali di tipo reticolare realizzate mediante pannelli modulari romboidali connessi fra loro;
- Travi trasversali;
- Impalcato;
- Controventature;
- Apparecchi di appoggi mobili e fissi;

Inoltre sono in dotazione i materiali per il varo del ponte e gli elementi di rampa (questi ultimi per la sola versione stradale).

Marca “L” e “T” : La Marca “L” la Marca “T”, sono costituite da pezzi aventi struttura e funzioni analoghe, ma che si distinguono l’uno dall’altro per la diversità delle dimensioni.

Le stilate sono costituite essenzialmente da elementi verticali ed orizzontali, disposti a maglie rettangolari con controventatura nei diagonali. L’altezza e la larghezza di ciascuna maglia sono definite dal modulo delle altezze e da quello delle distanze, aventi i seguenti valori:

- modulo delle altezze:
 - materiale marca “L”: metri 1,219;
 - materiale marca “T”: metri 1,625;
- modulo delle distanze:
 - materiale marca “L”: metri 1,524;
 - materiale marca “T”: metri 1,829;

Tali strutture vengono appoggiate su adatte sottostrutture costituite da una palificazione in legno oppure da una base a strati multipli di legni o blocchi in c.a..

Le stilate servono per il sostegno dei ponti provvisori e delle travi laminate (esempio: Ponte SE, Marca “D” e “S”) e sono formate da. colonne, collegamenti, controventi e travi.

Travata tipo “D”: I ponti tipo 23 o travate marca “D” sono costituiti da travate principali e trasversali, longherine e controventi. A differenza dei pezzi composti dal materiale **marca “S”**, quelli del materiale **marca “D”** sono generalmente **costituiti con chiodatura di pezzi laminati**. Le travate sono sempre del tipo a passaggio inferiore e sono costituite dalle seguenti parti:

- **travi principali**, costituite da briglie superiori ed inferiori, diagonali e montanti:
 - 1) **le briglie superiori si distinguono in:**

- briglie superiori di testata, comprendenti tre scomparti e mezzo e della lunghezza di metri 11,066;

- briglie superiori di zona centrale, comprendenti tre scomparti e della lunghezza di metri 9,373;

2) **le briglie inferiori si distinguono in:**

- briglie inferiori di testata, comprendenti il tratto fra il primo secondo nodo inferiore e della lunghezza di metri 3,226;

- briglie inferiori di zona intermedia, comprendenti tre scomparti e mezzo e della lunghezza di metri 11,467;

- briglie inferiori di zona centrale, comprendenti tre scomparti e della lunghezza di metri 9,372;

- **travi trasversali:** costituite da travi a doppio T costituite da un'anima e da due cantonali, senza tavolette. Sono collegate alle briglie inferiori ed ai montanti delle travi principali mediante due angolari ed un rinforzo triangolare. Su ciascuna faccia delle travi trasversali vi sono tre montanti di rinforzo e due mensoline di sostegno e due squadre di attacco per le longherine;

- **longherine:** costituite da un tratto di ferro laminato a doppio T; le due longherine di una stessa specchiatura sono collegate da un tratto di ferro a c laminato;

- **controventi** orizzontali: costituiti da tratti di cantonali che collegano i nodi inferiori delle travi principali con la mezzera delle travi trasversali.

Travata tipo "S". Le travate tipo 22 o marca "S" sono costituite essenzialmente dalle seguenti parti:

- travi maestre, che possono essere del tipo leggero o normale e sono impiegate nel numero di 2 o 3 nelle travate a passaggio superiore e nel numero di 2 o 4 nelle travate a passaggio inferiore e sono composte da:

- tronconi di briglia, superiori e inferiori, formati da una tavoletta orizzontale e da due anime distanziate fra loro in modo da potervi collocare i montanti;

- montanti normali e diagonali;

- montanti di testata che si impiegano alle estremità delle travate sugli appoggi, formati da tre montanti, collegati nel piano assiale verticale della trave, da due tratti di lamiera;

- controventi e collegamenti orizzontali sono costituiti da ferri ad L di varia lunghezza, a secondo del numero di travi maestre da impiegare nella travata, da collegare alle briglie mediante apposite squadrette d'attacco. Nelle travate a passaggio superiore sono previsti anche controventi verticali, a croce di S. Andrea da collegare alle travi maestre mediante apposite squadrette d'attacco; sono costituiti da ferri ad L nelle travate a due travi e dall'unione di due piatti saldati in modo da formare un ferro di sezione variabile da L a T, nelle travate a tre travi maestre;

- travi trasversali. Sono di due tipi e precisamente del tipo leggero (metri 4,640 x 0,673x0,216) e del tipo normale (metri 3,530x0,622x0,234); esse sono costituite da travi laminate che portano saldate alle estremità gli attacchi ai montanti delle travi maestre;

- longherine. Sono collegate all'anima delle travi trasversali mediante apposite squadrette di attacco (saldate sull'anima nel caso delle travi leggere); esse possono anche poggiare sopra piastre saldate sulle ali superiori delle travi trasversali di tipo normale;

- controventature verticali, per le sole travi a passaggio superiore.

Descrizione Sintetica dei Lavori di Potenziamento. Tali lavori (realizzati ai sensi della **Convenzione FS / DIFESA n. 64/94 Articolo 4-** e disposta dalla Soc. FS – Divisione Infrastruttura, Direzione Tecnica, Servizio Armamento e Opere d’Arte -) sulla linea a trazione elettrica ad unico binario di corsa ATTIGLIANO-VITERBO km 3+726 sono stati necessari al fine di poter incrementare il traffico dei treni merci e passeggeri sulla suddetta linea.

Il potenziamento della linea, sia nella prima fase (1997) che nella seconda (1999), è stata preceduto da una parte ricognitiva, una concettuale, un’organizzativa e in infine una esecutiva.

Durante le ricognizioni, effettuate alcuni mesi prima dell’inizio dei lavori, sono state definite le principali attività e i relativi compiti di competenza della Società FS spa e del Rgt.g.fv..

Nella parte concettuale si è provveduto a redigere congiuntamente all’Ufficio Ponti del Servizio Armamento ed Opere d’arte della Divisione Infrastruttura della Soc. FS i progetti dei ponti SE e ad effettuare il computo dei materiali occorrenti. **Alla fase concettuale è seguita la parte organizzativa**, sicuramente la più impegnativa durata complessivamente sessanta giornate lavorative (sia nel 1997 che 1999), che è stata caratterizzata dal preassemblaggio delle travate SE e delle pile rompitratta, queste ultime in materiale marca “L”. In pratica si è prelevato presso il campo materiali FS di CASTELMAGGIORE (attiguo al poligono militare ferroviario della caserma del genio ferrovieri) il materiale necessario e successivamente si è preassemblato lo stesso. Sempre nella fase organizzativa si è provveduto al caricamento del materiale preassemblato sui pianali ferroviari RGS. Questa operazione è stata possibile utilizzando entrambe le autogrù ORMIG da 60t e LOCATELLI da 55t in dotazione al Rgt.g.fv.. Successivamente, composto il convoglio merci, si è provveduto a spedirlo alla stazione di SIPPICIANO (2 Km. dal cantiere pontieristico). Alla parte organizzativa è seguita la **fase montaggio** delle travate a Sipicciano. E’ di questi giorni la notizia che la citata linea ferroviaria e la Viterbo – Cesano Romano – Roma saranno potenziate per asservire al meglio l’Aeroporto di Viterbo che sarà presto aperto ai voli internazionali low cost in sostituzione di Ciampino.

INTORNO A ROMA

(Fonte principale: Pierluigi Brandi, articolo pubblicato su *Ferrovia e Trasporti* cafi, “I Binari intorno a Roma” e rielaborazione Mario Pietrangeli)

Benché tanto se ne sia scritto e parlato in svariate e pregevoli pubblicazioni, sul tema appassionante dei trasporti romani e dei Castelli, vogliamo, comunque, offrire un panorama delle linee tranviarie, degli impianti, delle funivie e delle ferrovie intorno a Roma, specialmente di quelle che tanto caratterizzavano la Città di Roma, le zone dei Castelli Romani e la Sabina.

Funicolare di Rocca di Papa (RM). Nell’agosto del 1907 fu inaugurata la funicolare per Rocca di Papa. Questa funzionava ad acqua (una soluzione davvero ecologica), ovvero, mediante la spinta del peso di un serbatoio posto al di sopra di ognuna delle vetture. Questo recipiente, riempito d’acqua alla stazione superiore, si svuotava lentamente facendo da contrappeso fino alla stazione inferiore. Il dislivello dell’impianto era di 105 m. con una pendenza massima del 385 per mille. Venticinque anni dopo, nel 1932, abbandonato il vecchio impianto, la funicolare fu sostituita con una a trazione elettrica. Il tracciato fu spostato di 1 km. e il dislivello diminuito a 92,75 m. In servizio due vetture (una a monte e l’altra a valle), ciascuna con 41 posti a sedere e 39 in piedi. Attualmente tale impianto è chiuso.

Seggiovia di Castel Gandolfo (RM). Una seggiovia collegava il lago con l’abitato di **Castel Gandolfo**. (m. 426, Km. 24 da Roma) nel 1960 è stata chiusa.

Raccordi Ferroviari Militari e Piani Caricatori Militari: per quanto riguarda i raccordi (collegavano la linea ferroviaria principale a Stabilimenti Militari, Depositi Militari e Strutture della Difesa) c’è da evidenziare che ce ne sono in vita tre: quello dell’Aeronautica Militare di Ponte Galeria (sulla tratta Orte – Fiumicino Aeroporto) , quello di Monterotondo (Deposito Aeronautica Militare) e infine il raccordo di Tor Sapienza. Quest’ultimi due chiusi al traffico ferroviario da anni. Per quanto concerne i Piani Caricatori, queste strutture in muratura (presenti in gran parte delle Stazioni), costruiti dopo la prima guerra mondiale che servivano al caricamento di cavalli mezzi materiali e personale sui treni sono in gran parte non più utilizzati.

Ferrovia Fiumicino Città – Ponte Galeria. Questo tratto è stato chiuso al traffico ferroviario dopo l’entrata in servizio della Stazione dell’Aeroporto di Fiumicino “Leonardo da Vinci”.

La Portonaccio – Ciampino – Marino. Si diramava dalla linea Roma – Tivoli alla stazione di Portonaccio, a 3,3 Km dal capolinea di porta San Lorenzo ed era anch’essa a vapore. Venne inaugurata il 30 ottobre 1880 da Ciampino a Marino e il 29 luglio 1882 da Portonaccio a Ciampino. Lo scartamento era anch’esso di 1445 mm., la distanza da Portonaccio di Km. 20,8; pendenze massime 58 per 1000; raggi di curva minimi di m. 85. Restò in esercizio fino all’ottobre 1889, quando fu sostituita dalla ferrovia Roma-Albano che, nel tratto fino a Ciampino, utilizzava lo stesso tracciato, con opportuni miglioramenti. Costruttori del materiale rotabile erano: locomotive a vapore Henschel Krauss; carri e carrozze non noti.

Le Tramvie Dei Castelli Romani. Costituivano una rete di Km. 72,6 articolata sulle linee: Roma, Frascati, Grottaferrata, Albano, Valle Viatoria, Rocca di Papa con funicolare terminale Roma- Velletri con direzione diramata Genzano e Lanuvio. Tale rete collegava razionalmente i numerosi centri siti a sud di Roma, noti come i Castelli Romani. Le linee furono inaugurate nei seguenti anni: Roma – piazzale Appio – via Cave: 9 novembre 1903 prolungata a Frascati il 19 febbraio 1906; Grottaferrata – Marino il 1° aprile

1906; via delle Cave – Albano il 4 marzo 1912; Genoano – Velletri il 12 settembre 1913; Genoano – Lanuvio l'8 luglio 1916. L'intera rete fu costruita e gestita dalla S.T.E.F.E.R. a scartamento ordinario di mm. 1445, a trazione elettrica a corrente continua di 650V. Le pendenze massime raggiungevano il 54 per 1000; le curve raggi minimi di 25 m. binario semplice. Sull'intera rete, oltre, oltre a quelle urbane di Roma a doppio binario fino a Cinecittà e Capannelle, furono effettuati servizi cittadini con apposito materiale rotabile, già sommariamente citato, fra cui le articolate Urbinati. Il materiale rotabile interurbano composto da motrici e rimorchi a 2 e a 4 assi, è stato numeroso e vario ed ha subito modifiche nel corso degli anni. Notissime caratteristiche motrici a due piani dette "imperiali" che hanno circolato dal 1906 al 1958. I costruttori erano: Elettroferroviaria Boker di Sestri Ponente; C.G.E. di Milano; Carminati e Toselli, Officine Meridionali di Napoli; Stanga Thomson Houston di Parigi; Tibb di Vado Ligure. Sulla rete dei Castelli Romani si svolse un traffico molto intenso, tantochè furono studiati progetti di modernizzazione con eventuale trasformazione in ferrovia (un tratto di sede costruito nel 1946), ma poi furono definitivamente accantonati e la rete soppressa del tutto e sostituita da servizio autobus attestato al capolinea Anagnina (stazione metropolitana A). Si vuole qui brevemente accennare la cronologia delle soppressioni:

- la Grottaferrata (Frascati), Genoano, Velletri, Marino, Albano fu eliminata il 4 agosto 1954.
- La Cinecittà, Marino, Squarciarelli, Valle Vergine il 15 dicembre 1962.
- La Valle Vergine, Rocca di Papa (funicolare) il gennaio 1963.
- La Capannelle, Genoano il 3 gennaio 1965.
- La Roma, via Amendola, Cinecittà il 15 gennaio 1980 in coincidenza all'attivazione della linea A della metropolitana.

Con tale data, fu fatto sparire definitivamente il "*travetto dei Castelli*" che tanto caratterizzava il sud di Roma e tanto amato dai Romani. Mezzo estremamente comodo ed efficiente che si differenziava nella forma e nel colore, specialmente nel tipico "imperiale" a due piani, spasso dei ragazzini che strepitavano per viaggiare "lassù". La domenica sera, particolarmente nelle ottobrate, era una festa il ritorno dalle scampagnate ai Castelli, dove il vino lasciava segno.

Ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone E Diramazioni. La rete comprendeva la linea principale: Roma Stazione Termini – Frosinone., lunga Km 113 con le seguenti diramazioni: Centocelle, piazza dei Mirti: Km. 1,3; San Cesareo – Frascati Km 15,2; Fiuggi città e Fiuggi fonte Km 4,87; Vico del Lazio (Guardino) Km. 3,43. La linea fu inaugurata nei seguenti tempi: Roma – Genazzano e San Cesareo – Frascati il 12 giugno 1916; Genazzano – Fiuggi il 6 maggio 1917; Fiuggi – Frosinone, Vico del Lazio, Guardino e Fiuggi città il 14 luglio 1917; Centocelle – piazza dei Mirti il 28 aprile 1927. Fu costruita e gestita dalla S.F.V. (Società per azioni Ferrovie Vicinali) per passare alla S.T.E.F.E.R. nel 1941. Le sue caratteristiche erano: scartamento di cm 95; trazione elettrica corrente continua 1650; pendenze massime 60 per 1000; curve di raggio minimo di m 45; fermate intermedie e vari raccordi; doppio binario da Roma a Grotte Celoni per Km 13,2 e da Centocelle a piazza dei Mirti; per Grotte Celoni dal 1939 e per Frosinone dal 1937. Come materiale rotabile: 4 locomotive a vapore Borsing e numeroso materiale elettrico a 2 e a 4 assi di costruzione Breda Carminati e Toselli; Casaralta di Bologna; Stanga Tibb Galileo Ferrarsi di Torino; Franco Tosi di Genova; Miani e Silvestri di Milano, Tabanelli. Anche questa linea tanto cara ai Romani, tanto comoda, quanto piacevole e dilettevole per il suo tragitto nel bel mezzo del paesaggio Ciociaro, fu voluta sopprimere per sostituirla con autobus. Le eliminazioni avvennero in

tali date: La Alatri – Frosinone nel 1° luglio 1935; la Vico del Lazio – Guardino nel 15 maggio 1936; la Frosinone città – Frosinone scalo il 1° marzo 1937; la S. Cesareo – Frascati non più ricostruita dopo i danni bellici del 1944; la Fiuggi – Alatri il 1° luglio 1978; la Centocelle – piazza dei Mirti il 1° maggio 1982; la S. Cesareo – Fiuggi il 27 dicembre 1983.

Rimane in esercizio *il tronco Roma Ferrovie Laziali – S. Cesareo* per un tratto di Km. 27,7 che, nella sua zona iniziale di Pantano Borghese (km 18,4) lo stanno trasformando in *metropolitana*.

La Anzio – Nettuno. Aperta all'esercizio nei primi del secolo, la tramvia fu istituita per avere un collegamento diretto tra le due cittadine. Fin d'allora serviva, oltre che all'insufficiente strada provinciale, alla linea ferroviaria proveniente da Albano, inaugurata nel 1884 dalla Società per la Ferrovia Anzio – Nettuno. Questa era passata poi alle Ferrovie Secondarie Romane. L'esercizio tranviario cessò poco prima della seconda guerra mondiale, il 16 giugno 1939. Dal giorno successivo iniziò l'esercizio una linea filoviaria che non ebbe fortuna. Ebbe brevissima vita: nel conflitto fu distrutta e mai più ricostruita.

Il Raccordo Elettrificato Isola Liri – Avezzano. Chi si diletta di vestigia tranviarie, visitando la cittadina di Isola Liri, nel percorrere che conduce ad Avezzano, non potrà fare a meno di notare un binario che, ad un certo punto è interrotto da un muro di cinta. E' quanto rimane del raccordo elettrificato FS Isola Liri – Avezzano – Roccasecca. Questa nel 1979 fu soppressa, ora si parla di una sua prossima riapertura affidando la trazione a locomotiva diesel.

Navigazione sul Fiume Tevere. Nello Stato Pontificio il servizio postale e il trasporto merci utilizzava anche i battelli che percorrevano il Tevere da Roma a Orte e viceversa. Tale servizio via, via si è ridotto a causa della concorrenza della ferrovia che arrivò a Passo Corese e Orte nel 1865. Con l'incremento della rete stradale e la recente costruzione delle Dighe ENEL sul Tevere i battelli sono scomparsi. Parlando del Tevere è doveroso ricordare la figura dei **Fratelli Cairoli** che a Passo Corese (RI) il 20 ottobre 1867, presero il battello per Roma per aiutare i garibaldini e Garibaldi a liberare la città e realizzare l'Unità d'Italia con Capitale Roma. (*per i dettagli si rimanda al primo paragrafo*).

Trasporto in Condotta (acquedotti). Per completezza d'informazione si menziona l'Acquedotto del Peschiera che dalla Provincia di Rieti passando per Poggio Mirteto porta l'acqua a Roma.

LA DIRETTISSIMA ROMA FIRENZE



Il treno sulla «Direttissima».

Non tutti sanno che l'Italia detiene un piccolo primato a livello europeo: quello di essere stato il primo Paese ad avviare la costruzione di una linea ad Alta Velocità. Il **25 Giugno del 1970** veniva posata la prima pietra della “Direttissima” **Roma – Firenze** nei pressi del **fiume Paglia**, dove sarebbe poi sorto il viadotto più lungo di tutta la linea. Purtroppo svariate vicissitudini, sia politiche, sia economiche, hanno allungato all'inverosimile i tempi di realizzazione, tanto che

la “Direttissima” è stata completata nell'arco di **22 anni**. Ma torniamo un attimo alle origini del progetto. La linea storica che collega Roma e Firenze presenta un andamento assai tortuoso, dato soprattutto dal fatto di essere nata dall'unione di diversi tronchi progettati in modo disorganico, senza prefiggersi un collegamento diretto tra le due città. Basti pensare che questa linea ha una lunghezza di ben 314 km, quando la distanza in linea d'area tra Firenze e Roma è di so 232 Km. Non solo: rampe del 12 per mille e tratti caratterizzati da curve con raggi minimi assai ridotti **penalizzano** la marcia dei convogli, che solo in brevi tratti possono sviluppare velocità discrete, mentre su quasi metà del percorso si incontrano valori tra 100 e 115 Km/h. Considerando che l'asse dorsale Milano – Bologna – Firenze – Roma è da sempre quello su cui si sviluppa la maggior parte del traffico italiano, **fin dagli anni '50** si guardò alla tratta più difficile prevedendo una serie di varianti, che poi confluirono in un progetto che prevedeva la costruzione di una linea completamente nuova. Così, negli anni '60, venne dato il via ad una serie di studi finalizzati alla realizzazione di un collegamento tra Roma e Firenze ad Alta Velocità che andasse a costituire un “sistema coordinato” con la linea esistente, utilizzabile da diverse tipologie di convogli. Venivano quindi previste dieci interconnessioni con il tracciato esistente, in modo da rendere estremamente flessibile l'utilizzazione della nuova linea. Un progetto di fatto diverso da quello sviluppato pochi anni prima dai Giapponesi, che sarebbe poi stato ripreso dai Francesi con la realizzazione delle linee dedicate esclusivamente all'esercizio con rotabili specializzati. Partendo da Roma, la nuova linea Direttissima (DD) ha origini presso **Settebagni**, dove si stacca dal tracciato della cosiddetta “Linea Lenta”, e termina a Firenze Rovezzano, con uno sviluppo pari a 237,5 Km (contro i 290,5 Km della LL). La riduzione della lunghezza del tracciato è ciò che risalta immediatamente guardando i dati caratteristici della Direttissima, ma si nota anche la notevole mole di opere d'arte che sono state necessarie per realizzare la linea: ben 42 gallerie e 65 viadotti che insieme coprono il 50% del percorso. E non poteva essere altrimenti, viste le caratteristiche orografiche del territorio attraversato e l'esigenza di evitare i “giri viziosi” che caratterizzano la linea storica. La LL e la Direttissima comunicano grazie a 10 interconnessioni che permettono numerosi interscambi tra le due linee. Percorrendo la Direttissima da Roma verso Firenze, le interconnessioni “Sud” permettono di abbandonare la Direttissima per tornare sul vecchio tracciato, mentre la interconnessioni “Nord” servono a lasciare la vecchia linea per immettersi su quella nuova. Ovviamente la cosa è speculare in senso inverso. Dal punto di vista dei lavori, basandosi sulle date di

apertura dei cantieri possiamo suddividere la realizzazione della DD in quattro fasi, riconducibili ad altrettante sezioni della stessa:

- Settebagni – Città della Pieve (Chiusi Sud) di 122 Km (inizio lavori **1970**)
- Città Della Pieve – Arezzo Sud di 52 Km (inizio lavori **1976**)
- Arezzo Sud – Valdarno Nord di 44 Km (inizio lavori **1984**)
- Valdarno Nord – Rovezzano di 20 Km (inizio lavori nel **1970**).

Partendo da Settebagni, mentre la LL segue la valle del Tevere fino ad Orte, coprendo un'ampia ansa a destra che allunga notevolmente il tracciato, la DD punta direttamente verso Orte, attraversando una zona prevalentemente montuosa (si attraversa anche il Monte Soratte), con un tracciato che si sviluppa quindi in gran parte in galleria. Giunti nei pressi di Orte la linea attraversa il Monte Sassofreddo con un tunnel di oltre 9 Km, all'interno del quale è stata realizzata l'interconnessione Orte Sud. Poco dopo lo sbocco "Nord" della galleria troviamo l'interconnessione Orte Nord. Da lì si prosegue verso Orvieto Sud e Orvieto Nord. Subito dopo quest'ultima ha inizio il lungo viadotto sul Fiume Paglia, che con i suoi 5.375m di lunghezza, suddivisi su 250 campate da 25 m e 5 campate ad arco da 50m, è uno dei viadotti ferroviari più lunghi del mondo. Si prosegue poi attraverso la galleria di Fabro, che permette di entrare in Val di Chiana, e di lì fino a Città della Pieve, dov'è stata realizzata l'interconnessione di Chiusi Sud. Questa interconnessione, inizialmente provvisoria, è poi diventata definitiva nella revisione del progetto. Il primo tratto ad essere ultimato fu quello fra Orvieto Nord e Città della Pieve(21,7 Km), **aperto all'esercizio il 16 settembre 1976**. Poco dopo, il **14 dicembre**, era la volta del tratto fra Settebagni e Gallese (44,7 Km), dove era stata realizzata una interconnessione provvisoria, visto che la galleria di Orte era molto in ritardo sui tempi di realizzazione, causa problemi di natura geologica. Nel frattempo il **9 novembre** era stata attivata la linea indipendente Settebagni – Roma Tiburtina, estensione del quadruplicamento dei binari fino alle porte di Roma Termini. Infine, il **16 febbraio 1977** veniva attivato anche il tratto tra Orte Nord e Orvieto Nord (40,7 Km). Così, il 24 febbraio 1977, con una cerimonia ufficiale, si teneva l'inaugurazione della prima sezione della Direttissima fra **Settebagni e Città della Pieve**. Ora parliamo della successiva tratta **Città della Pieve – Arezzo Sud (52 Km)**: I cantieri su questa tratta vennero aperti **nel 1976**. Dal punto di vista orografico, la linea corre lungo la Val di Chiana (un altopiano a 250 m slm formato dai detriti portati dall'Arno quando questo era un affluente del Tevere) ed è quella che ha prestato i minori problemi di realizzazione Questa tratta di 51 Km è stata aperta il 29 settembre 1985. Ora parliamo della tratta **Arezzo Sud – Valdarno Nord (44 Km)**. lavori furono iniziati soltanto nel 1984. Un primo tratto, da Arezzo Sud a Valdarno Sud, fu aperto all'esercizio il **27 maggio 1990**, mentre quello rimanente, tra le interconnessioni di Valdarno Sud e Valdarno Nord, fu attivato il **26 maggio 1992**, cosicché dopo **22 anni** di lavori la Direttissima era completata.

Conclusioni

Le linee, gli Impianti, che abbiamo descritto, per decenni hanno rappresentato l'unica via di collegamento possibile per migliaia di piccoli insediamenti sparsi all'interno del territorio, tra le montagne, ma che ormai il sistema infrastrutturale viabilistico di autostrade e superstrade hanno messo in crisi rendendoli quasi del tutto inutili ed inutilizzati. Alcune di queste linee potrebbero essere ristrutturate per garantire "standards" di sicurezza e potrebbero anche essere ristrutturati e riutilizzati sia i vecchi edifici che le relative aree dimesse per diventare ingressi ai parchi e centri di accoglienza per i visitatori. Anche i vecchi convogli, i vecchi vagoni motrici e funicolari miracolosamente scampati allo smantellamento e che marciscono nei depositi, quando non sono stati venduti a collezionisti privati, potrebbero ritrovare una nuova vita, se riadattati, e potrebbero offrire il necessario "comfort" ai viaggiatori, al servizio di un turismo intelligente garantendo, allo stesso tempo, la fruizione dei beni culturali territoriali, sviluppo economico locale e la massima tutela ambientale

BIBLIOGRAFIA GENERALE DI TUTTE LE PRECEDENTI SCHEDE

- 1 Menicucci, Zarelli, Maragno, Articoli tecnici sulle attività del genio ferroviari, pubblicati sulla Tecnica Professionale Novembre 1987;
- 2 Zaccaria, Gaddini, Costruzioni metalliche, edito dalla Scuola Centrale FS edizione 1970;
- 3 Pietrangeli , Antonilli Ponti Scomponibili e Strutture Ferroviarie Metalliche Provvisorie pubblicato su Tecnica Professionale n. 7 – 8 1998;
- 4 Istruzioni sul Materiale da Ponte Ferroviario Anglo – Americano edito FS edizione 1947;
- 5 Manuali d'uso dei Ponti "SE" della Soc. Krupp – Man edizione 1970;
- 6 Istruzioni sull'impiego del ponte "SE" (bozza) edito Rgt. G.fv. edizione 1974;
- 7 Istruzioni sull'impiego del materiale da ponte, edito da Ispegenio edizione 1964;
- 8 Principali materiali del Genio edito da Ispegenio edizione 1994;
- 9 Manuale del 1 Btg g fv edizione 1990 (Bozza);
- 10 Ferrari, Pietrangeli, Genio Ferrovieri e I Treni dell'Emergenza Articolo n.,3 – 1991 di Rivista Militare;
- 11 Ferrari, Pietrangeli, Ferrovieri con le stelletto articolo n. 3 – 1991 di Quadrante;
- 12 Pietrangeli – Antonilli Ponte Ferroviario Scomponibile "SE" pubblicato su Ingegneria Ferroviaria numero 1 –2 /1997;
- 13 De Miranda, Ponti Ferroviari a struttura d'acciaio, edito da Soc. ILVA Gruppo IRI edizione 1989;
- 14 Vittorio Formigari e Pietro Muscolino "Le Tramvie del Lazio" Editore Calosci – Cortona seconda ristampa ed 2004 pagine considerate da pagina 81 a pagina 103;
- 15 Consorzio Trasporti Lazio Azienda Consortile Trasporti laziali COTRAL "Ferrovia Roma – Civitacastellana – Viterbo" Sintesi dello Studio di Fattibilità per la ristrutturazione della tratta Montebello – Viterbo ;
- 16 Michele Liistro "La Ferrovia Civitavecchia – Orte" Recupero e riuso delle ferrovie secondarie dismesse per la fruizione dei beni culturali e territoriali un caso si studio. Università degli Studi Roma Tre - Facoltà di Architettura Dipartimento di Progettazione e Scienza dell'Architettura. Editrice Librerie Dedalo. Pagine considerate da pagina 20 a pagina 27;
- 17 Adriano Cioci "Ferrovie in Umbria" Editore Kronion libri s.a.s. Bastia Umbra (PG) pagine considerate: da pagina 40 a pagina 52;
- 18 Pierluigi Brandi "I Binari intorno a Roma" articolo pubblicato su Ferrovia e Trasporti organo del CAFI Roma numero 11-12 del 1994. pagine considerate da 15 a 19;
- 19 Roberto Lorenzetti "Un Treno per Roma, 150 anni di una ferrovia mai nata" editore patrocino: Ministero Beni Culturali – Provincia di Rieti. Edizione 2003. pagine considerate da pag. 41 a pag. 59;
- 20 Maurizio Panconesi "Le Ferrovie di Pio IX" Editore Calosci – Cortona. Pagine considerate da pagina 118 a pagina 206;
- 21 Edoardo Mori "In Treno da Roma a Firenze" Storia di più un di un secolo di costruzioni ferroviarie Edizione 1986. Editore Calosci – Cortona. Pagine considerate da pag. 20 a pag. 100;
- 22 Walter Guadagno "Ferrovie ed Economia nell'ottocento postunitario" Edizione CAFI – Roma ed. 2003;

- 23 (sito culturale enciclopedico) www.wikipedia.org (l'Enciclopedia Libera) per linea Roma – Tivoli, Funivia palombara sabina, Stazione palombara Sabina, Tranvia Roma Tivoli , linea Terni Rieti L'Aquila Sulmona;
- 24 (sito) www.pietrangeli.net (sito col M Pietrangeli);
- 25 (sito) www.ferroviementicate.it;
- 26 (sito) www.fcu.it;
- 27 (sito) www.lestradeferrate.it;
- 28 (sito) www.amicitreni.it;
- 29 (sito) www.ferrovie.it;
- 30 (sito) www.trenodoc.it;
- 31 (sito) www.mondotram.it;
- 32 (sito) www.stazioneidelmondo.it (per la Stazione di Orte);
- 33 (sito) <http://digilander.libero.it/archeoind/cco/> (per le vicende connesse con la chiusura della linea Orte Civitavecchia)
- 34 (sito) <https://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/6457/3/02.pdf> . (per la parte dedicata alla Direttissima Roma –Firenze);
- 35 Esperti, Consulenti, Storici, Siti e Fonti Varie (nazionali e internazionali);
- 36 (sito) Marcellina on line – la Stazione ferroviaria Marcellina – Palombara;
- 37 Borghetti, Manaro, “Storia dell’Arma del Genio dalle origini al 1914 “Rivista d’Artiglieria e del Genio 1931;
- 38 Castro, “I ferrovieri del Genio dal 1940 al 1943” settembre 1971 Bollettino dell’Istituto Storico e di Cultura dell’Arma del Genio;
- 39 Antonilli, Pietrangeli “Mezzi e Materiali per le Emergenze nei Trasporti” “Rassegna dell’Esercito” Edizione n. 1/2003;
- 40 Maggi Stefano, “Le Ferrovie” Edizione il MULINO 2003 pagine considerate, da pagina 141 a pagina 147, e da pagina 195 a pagina 198;
- 41 Pavone Giuseppe, “La prima Ferrovia Statale Italiana”, Linea Diretta della Soc. FS n. 5 Novembre – Dicembre 2003 considerate le pagine da pag 41 a pag 45;
- 42 Armando Lodolini “Il Ferroviere Realtà e Mito” Edizione 1961 del Centro Editoriale d’iniziativa”;
- 43 Piero Berengo Gaudin “ Ferrovie Italiane Immagini del treno in 150 anni di storia” Ente FS 1988;
- 44 Autori Vari “In Treno verso l’Europa” Ente FS edizione 1993;
- 45 E. Principe “Le Carrozze Italiane” Editoriale del Garda edizione 2000;
- 46 G. Bosoni, A. Nulli “ il piacere di viaggiare” Ente FS edizione 1988.

Citazione:

“Non lasciarti sgomentare dagli addii un addio è necessario prima che ci si possa ritrovare e il ritrovarsi dopo momenti o esistenze è certo per coloro che sono amici” (- BACH-)

Note Storiche Turistiche:

Passo Corese RI (Fonte: www.wikipedia.it).

Nelle vicinanze passo Corese sorge l'antica città romana di [Cures](#), da cui l'aggettivo *corese*, importante centro culturale e finanziario della [Sabina](#). L'attuale abitato è piuttosto recente, il primo nucleo urbano risale infatti agli edifici sorti nel [1860](#) presso la stazione della [linea ferroviaria](#) che collega [Orte](#) a [Roma](#). Il paese è in continua evoluzione. Ospita una scuola media statale e un polo didattico con sedi di diversi istituti superiori: (liceo classico, liceo scientifico, istituto industriale, istituto professionale agrario, istituto professionale commerciale). Nel [2006](#) è stato approvato un importante progetto per la realizzazione di un'area industriale da parte della [Regione Lazio](#) che fa prevedere un notevole sviluppo commerciale per la cittadina sabina, nonché l'importante collegamento ferroviario diretto con [Rieti](#), nella linea [Roma-Passo Corese-Rieti](#).

Fara Sabina RI (Fonte: www.farainsabina.info/frazioni/farainsabina.html). Capoluogo del comune fareense, ha origini antichissime, si pensa che possa risalire all'epoca preistorica, sono stati rinvenuti infatti resti del periodo Paleolitico medio e dell'età del bronzo medio, recente e finale. Per l'età del ferro sono di estrema importanza gli scavi tuttora in corso in località Arci che hanno riportato in luce alcuni fondi di capanna risalenti alla fine del IX, all'VIII ed al VII secolo a.C., ed una casa del VI secolo a.C., sicuramente appartenenti alla città sabina di Cures, che rammenta il periodo nel quale la leggenda sabina colloca i rapporti con Roma (il leggendario ratto delle sabine, i re sabini di Roma, Tito Tazio e Numa Pompilio). Il territorio era sfruttato dal punto di vista agricolo con una fitta rete di ville, costruite su terrazzamenti in opera poligonale nel II secolo AC e in opera quasi reticolata nel I secolo AC tra le più note, "villa di Grotte di Torri" e ancora di Fonteluna, di Mirteto, di Cagani e di San Lorenzo a Canneto, di Sant'Andrea e di San Pietro presso Borgo Salario, di Grottaglie, di Piano San Giovanni, di Grotta Scura, di Monte San Martino, di Fonte Vecchia. Le origini dell'attuale abitato sembrano risalire però ad epoca longobarda, alla fine del VI secolo, così come anche il termine "fara" con il significato di "clan familiare" che stava ad indicare il gruppo parentale che si muoveva unito durante gli spostamenti, spesso bellicosi, della popolazione germanica. Fara assunse importanza soprattutto nel tardo medioevo inglobando i territori dei castelli abbandonati limitrofi. Attualmente Fara Sabina si presenta agli occhi dei propri abitanti ma soprattutto dei molti turisti come un borgo rinnovato ma legato al suo passato ricco di eventi storici che ne hanno segnato lo sviluppo. Dopo Corese Terra, Fara in Sabina è in assoluto il borgo medioevale più antico, posto sul monte Bruzio a circa 480 m.s.l.m. domina la quasi totalità del territorio comunale. Meta turistica del territorio Sabino Fara offre ai visitatori una serie di bellezze architettoniche ed artistiche: il Palazzo Baronale degli Orsini, il Palazzo Brancaleoni (ex Castellani), situato in piazza del Duomo, oggi totalmente restaurato e sede **del museo civico** che conserva reperti dalla preistoria alla romanizzazione della Sabina, il Palazzo della biblioteca comunale in passato sede del deposito del grano e del monte di pietà, il Palazzo Farnese, il Palazzo Manfredi, la Collegiata di S. Antonio, la Chiesa

sconsacrata di S. Chiara, la Chiesa di S. Giacomo, il Convento delle Clarisse, la Cisterna situata in Piazza del Duomo che costituisce generalmente il simbolo di Fara in Sabina e le tre entrate nella città, Porta Romana del XV secolo, Porta Castello distrutta per volontà dell'amministrazione comunale del 1950 e Porta Forcina del 1880 dalla quale si accede a Piazza Garibaldi . Ora parliamo del **Il Museo Civico Archeologico di Fara Sabina**: **Il Museo** si articola in due gallerie espositive : Preistoria-Protostoria-Arcaica (Romana in allestimento) presso il **Palazzo Brancaleoni a Fara in Sabina** e la sezione Medioevo presso l'Abbazia Benedettina di Farfa. Il Museo accoglie reperti di preistoria e protostoria corredati da tavole didattiche su materiali e tecniche di produzione, nonché reperti di: [Cures](#) antica città sabina predominante nella scena preromana, patria dei primi re di Roma e nodo antico per la nascita dell'Urbe; [Eretum](#), necropoli arcaica dell'omonima città, anch'essa nodo politico-economico e crocevia dell'antichità preromana. Di particolare interesse lo splendido Cippo con iscrizione sabina arcaica, piccolo gioiello dell'epigrafia italico-sabina e raro esempio di epigrafia del VI secolo a.c., non ancora completamente interpretato, fu rinvenuto nel marzo del 1982 nell'alveo del torrente Farfa. La visita al Museo farfense permette di ripercorrere la vita secolare dell'Abbazia di Farfa e di ammirare i suoi inestimabili tesori d'arte, in una fusione mirabile di antico e moderno. Nel corridoio d'ingresso sono conservati preziosi affreschi e dipinti (dal sec. XVI al XVIII), provenienti dall'attuale basilica e dal coro quadrato dell'Abbazia. All'interno di vetrine sono esposti oggetti di uso pontificale, mitrie, calzature, guanti e reliquiari di grande valore artistico. Nell'annesso Museo Archeologico Medioevale spiccano due opere senza pari: un cofanetto in avorio della scuola di Amalfi del sec. XI e la parte posteriore del trono dell'abate Sicardo (sec. IX). In tre sale, splendidamente affrescate alla fine del sec. XVI, si ammirano corali miniati, pergamene, incunaboli e rare edizioni, che hanno fatto grande il nome della Biblioteca dell'Abbazia nella storia. Nella sala principale sono ospitati quattro dipinti raffiguranti santi attribuiti alla geniale e inconsueta mano di Cola dell'Amatrice (1480-1547). L'arte contemporanea è eccezionalmente rappresentata dalle variopinte "scenografie" progettate da Emanuele Luzzati. **Ora parliamo dell'Olivo di Canneto Sabino**. Il grande olivo che cresce a **Canneto**, nella tenuta dei **fratelli Bertini** è considerato uno degli alberi più vetusti d'Europa. Una leggenda lo vuole piantato dal re di Roma Numa Pompilio ma anche se appare improbabile che la sua età risalga a tempi tanto remoti essa è tuttavia ragguardevole e deve avere abbondantemente superato il millennio Per l'olivo di **Canneto** la stima più attendibile sembra datare la pianta ad un millennio circa d'età, e farne risalire l'installazione alla prima grande campagna di bonifica delle zone di Canneto, da parte dei monaci benedettini farfensi, i quali avrebbero, intorno all'Anno Mille, installato qui un loro presidio avanzato, di cui oggi resta traccia nella struttura della **casa Tanteri** e nella **cappella della Madonna della Neve**.

Rieti. ([latino](#): [Reate](#), Reatino: [Riete](#).) è una [città italiana](#) di 47.678 [abitanti](#), capoluogo dell'[omonima provincia](#) ancor'oggi chiamata [Sabina](#) la quale conta 73 comuni^[1]. È tradizionalmente ritenuta il centro geografico d'Italia e si estende lungo una fertile pianura alle pendici del Monte Terminillo. È caratterizzata da estati calde ed inverni con temperature notturne spesso inferiori allo zero. La bellezza del paesaggio e la quiete dei luoghi, ne fanno un posto assai vivibile e meta privilegiata di molti turisti provenienti soprattutto dalla vicina Roma. Così come la sua provincia nella quale si trovano le [sorgenti del Peschiera](#) e che fornisce molta dell'acqua necessaria al comune di Roma (circa 550 milioni di metri cubi ogni anno^[2]), Rieti è una città ricca d'acqua, e sul suo territorio comunale si trovano le Fonti di

Cottorella. Rieti sorge al margine di una pianura, denominata Piana Reatina, che si estende per circa 90 km² a un'altitudine di 405 m s.l.m. La piana anticamente era occupata dalle acque del Lacus Velinus e fu bonificata in età romana aprendo un varco presso Marmore, generando [l'omonima cascata](#). Di questo lago oggi restano solo specchi d'acqua minori: il lago di Piediluco (Provincia di Terni), quello di Ventina e quelli Lungo (o di [Cantalice](#)) e di Ripasottile. Gli ultimi due oggi sono inseriti in una [riserva naturale](#). La piana è racchiusa dal [Monte Terminillo](#) e dai [Monti Reatini](#), di cui fa parte, ad est, dai [Monti Sabini](#) ad ovest ed è tagliata dal [Fiume Velino](#). La crisi che negli ultimi decenni ha colpito il settore industriale, ha spinto la città a cercare nuove vie per la crescita del suo territorio e della sua provincia ed oggi lo sviluppo del settore turistico è una delle vie più battute. Notevole è l'importanza del fattore religioso, che può contare sulla presenza di due dei *quattro santuari Francescani*, quello di Fonte Colombo e quello de La Foresta e sulla vicinanza con i restanti due, siti nei vicini comuni di [Greccio](#), e [Poggio Bustone](#). Molti pellegrini giungono, infatti, nella "Valle Santa" per ripercorrere, con il cosiddetto Cammino di [San Francesco](#), le gesta ed i momenti della vita del Poverello d'Assisi. Il [Monte Terminillo](#) risulta poi una destinazione molto frequentata durante la stagione invernale. Migliaia di persone, usufruendo dei numerosi alberghi ivi presenti, sfruttano la stagione sciistica per apprezzare le bellezze di questa montagna. Tuttavia l'impiantistica è in sostanza la stessa da 30 anni. Questo ha causato un progressivo allontanamento delle grandi folle di turisti regolarmente presenti negli anni sessanta e settanta. Oggi si sta cercando di ridare slancio alla montagna e ne è un esempio la realizzazione dell'illuminazione di un tratto delle piste da fondo il quale può così essere utilizzato anche in notturna, e dell'ammodernamento di alcuni impianti. La montagna comunque non offre attrazioni solo per gli amanti dello sci, infatti anche d'estate si presta per escursioni lungo i percorsi segnati del [CAI](#). Rimanendo in città, è molto caratteristico il centro storico, posto su una leggera altura ai margini della conca reatina, protetto da una [cinta muraria](#) di origine medievale ancora per la maggior parte intatta e ben conservata. Via Roma, una delle più vive del centro, divide la città nei [rioni](#) medievali di S.Francesco, San Rufo, della Verdura e Santa Lucia. Da segnalare la chiesa romanica duecentesca di S.Pietro Apostolo e il Palazzo Vecchiarelli, eretto da Carlo Maderno nel XVII secolo. Tramite una delle vie traverse di questa strada è possibile raggiungere piazza Cesare Battisti dove si trova il Palazzo della Prefettura, già Vicentini, con annessa l'elegante Loggia detta "del Vignola" risalente al secolo XVI e l'imponente Cattedrale di Santa Maria del XII sec con la sua torre campanaria del 1252. Il Palazzo Vescovile, (1283-1288) si erge, invece, nella contigua piazza M. Vittori. Risaltano in esso le bellissime volte gotiche a due navate che conducono nel suggestivo arco di Bonifacio VIII Caetani. All'interno della cattedrale è presente, altresì, il Museo del Tesoro del Duomo ricco di affreschi medioevali, stupende oreficerie sacre dal secolo XIII al XIX, sontuosi paramenti sacri ricamati dal secolo XV al XIX. Muovendosi ancora all'interno del centro storico, di notevole interesse risultano essere, inoltre, le duecentesche chiese di San Francesco, Sant'Agostino e San Domenico dove si trova l'[organo di Dom Bedos](#), la cui raffinata realizzazione lo rende uno dei più interessanti organi del mondo. L'organo, di costruzione recente, si basa su due trattati enciclopedici del settecento e misura 14 metri di altezza. A poca distanza da piazza Vittorio Emanuele II, su cui affaccia il palazzo del comune, si trova inoltre, la settecentesca chiesa di San Rufo antistante la piazza omonima dove è collocato il monumento indicante l'Umbilicus Italiane una targa in pietra che in varie lingue segnala tale particolare. Ed ancora, l'Oratorio di S. Pietro Martire, istoriato con affreschi raffiguranti il Giudizio Universale, eseguiti da Lorenzo e Bartolomeo Torresani (1552 - 1554), la Chiesina di S. Pietro Martire a via delle Molina (con superbo

soffitto intagliato e dorato e tele di Ascani Vincenzo Manenli), la Chiesa di S. Antonio Abate, con facciata di Giacomo Vignola, la Chiesa di S. Scolastica, di Francesco Fontana, con tela di Andrea Sacchi ed il neoclassico Palazzo Ricci, di Giovanni Stern. Vanto della città è, infine, il bellissimo [Teatro Flavio Vespasiano](#), posto lungo Via Garibaldi, dove annualmente si svolge un'intensa attività teatrale. Esso venne costruito verso la fine del 1800 e, a tutt'oggi, l'acustica del teatro viene considerata come la migliore d'Italia e una delle migliori al mondo.

Palombara Sabina (RM). Palombara è al centro della Sabina Meridionale, vasto territorio localizzato a Nord-Est di Roma, contenuto in un sistema congiunto di elementi geografici, come i fiumi Tevere e Aniene ed infrastrutture varie, come la Via Tiburtina e la Via Salaria; questa regione di grande interesse paesaggistico e naturalistico si estende fino al sistema preappenninico dei monti Sabini. Palombara Sabina è posta su un colle, ai piedi del monte Gennaro, contornata da estensioni di ulivi e ciliegi che ne caratterizzano la campagna. Le sue origini sono antichissime, tuttavia le prime notizie certe di Palombara, risalgono al Medioevo. La Palombara moderna, mentre conserva intatto il suo centro storico, con i vicoli caratteristici e le case sorte attorno al castello, si è estesa verso il piano, per poi risalire sulle falde di monte Gennaro, con costruzioni che si affacciano sul Parco dei Monti Lucretili, in un mare di verde che nelle zone più alte, risulta ancora incontaminato. L'economia di Palombara, con i suoi diecimila abitanti che vivono anche nelle frazioni di Cretone e di Stazzano, è mista, perchè mentre conserva l'iniziale caratteristica contadina, registra l'inserimento importante delle attività commerciali e artigianali e un forte incremento delle unità lavorative impegnate nelle attività del terziario, favorito dalla vicinanza di Roma.

Poggio Mirteto – RI - (Fonte: Sito Pro Loco Poggio Mirteto). Come vuole la tradizione, in parte confermata dall'indagine archeologica, gli abitanti dei diversi castra costruiti tra i secoli IX e X, sotto l'incalzare di terribili eventi, abbandonarono le loro disagiati e insicure sedi e conversero sul Poggio dei Mirti" dando corso alla fondazione della città. Gli abitanti di Monte Luco, a nord est di Monte San Cosimo, essendo divenuto angusto il territorio da loro abitato, si spinsero verso la collina di San Valentino e poi, verso quella ancora più bassa detta dei Mirti dalla abbondanza delle odorose piante da mirto, dalla quale pianta poi sarebbe derivato Poggio Dei Mirti e Poggio Mirteto. Lo stesso avvenne per il "castrum Limisanum", coincidente con l'attuale località di Rimisciano, con il "castellum in Vulpianum o Vulpinianum", corrispondente all'attuale località di Volpignano. Montorso, sembra sia stato l'ultimo e più recente (1400 circa) caso di immigrazione in massa nella città o meglio fuori dalla cerchia delle mura originali, tanto che l'accettazione degli esuli è probabile che venne condizionata alla costruzione a loro carico di una nuova cinta. Sempre ai fini della data da attribuirsi alla fondazione della città va inoltre notato che la collegiata di S. Paolo coeva all'abitato fu per secoli l'unica parrocchiale di Poggio Mirteto, risulta quindi di estrema importanza la data incisa su una delle due campane fuse per il campanile di S. Paolo (attualmente) collocate sulla Torre dell'Orologio entro la cerchia urbana) che riporta l'anno 1290 e quindi, considerando l'usanza secondo la quale le campane venivano generalmente fuse in loco a campanile ultimato e che il campanile di norma veniva innalzato dopo la conclusione della fabbrica della chiesa per la quale saranno occorsi alcuni decenni, tutto ciò sembra costituire ulteriore riprova che l'origine della città sia da porsi intorno al 1250-1260. Successivamente, Poggio Mirteto fu in possesso della potente famiglia Farnese, per essere poi infeudato dalla Camera apostolica agli Orsini, ai Mattei, ai Bonaccorsi e tornare, infine, sotto la giurisdizione dello stato pontificio che ne fece un capoluogo

distrettuale e sede di un giudice avente gli stessi poteri del pretore nell'ordinamento giudiziario italiano. Nel 1837 ebbe da Gregorio XVI il titolo di città e nel 1841 fu proclamata sede vescovile immediatamente dipendente alla santa Sede, titolo, quest'ultimo mantenuto anche in seguito alla soppressione della diocesi attuata nel 1925 da Pio XI, il quale stabilì che il vescovo di Sabina fosse detto anche vescovo di Poggio Mirteto

Mentana (RM). Dover parlare della storia di Mentana, in antico denominata "Nomentum", significa dover ripercorrere oltre tremila anni di storia del nostro territorio il cui "continuum" è scandito dai numerosi reperti archeologici rinvenuti soprattutto in questo ultimo trentennio, sia in seguito all'intensificarsi degli scavi edilizi, sia grazie al "lavoro" dei mezzi agricoli impiegati dai contadini Mentanesi. Infatti, in mancanza di una sistematica campagna di scavo, sono stati proprio questi fortuiti ritrovamenti che hanno reso possibile identificare con esattezza nell'area Montedoro - Romitorio, nella frazione di Casali, verso il ventiduesimo Km. della attuale Via Nomentana, l'antico centro di "Nomentum". Vennero riportate alla luce, sulla collina di Montedoro, resti di mura urbane risalenti al IV secolo a.C., ma le testimonianze più antiche risalgono all'età del ferro (VIII sec. a.C.) per il ritrovamento di vasi di impasto e bicchieri provenienti da tombe che indicano già per quel periodo la presenza di un cospicuo centro urbano. Nomentum viene citata per la prima volta dalle fonti storiche, relativamente al periodo delle lotte per l'estensione del dominio di Roma nel Lazio centrale. Risulta infatti dagli antichi scrittori, che Tarquinio Prisco (616 - 578 a.C.) dopo un lungo periodo di combattimenti riuscì a sconfiggerla. Si schierò ancora con i popoli latini contro Roma, ma dovette cedere e si arrese alleandosi con Roma stessa che le concesse la cittadinanza ed in seguito la municipalità. I buoni rapporti, che ben presto, in seguito a questi avvenimenti, si instaurarono tra Roma e Nomentum, apportarono a quest'ultima un discreto benessere e soprattutto, diedero impulso a quel fenomeno che, con termini abbastanza moderni, potremmo definire "turismo". Le maggiori attrattive per le quali Nomentum venne anche celebrata da poeti e scrittori latini, erano costituite, oltre che dal suo buon vino così generoso da conservarsi anche per cinque anni, dalla salubrità dell'aria e dalla presenza della stazione termale delle Acque Labane, posta nell'attuale località di Grotta Marozza. Moltissimi patrizi romani possedevano ville e vigneti nell'agro nomentano e tra queste vengono ricordate quelle di Seneca e Marziale, citate più volte nelle loro opere.

La diffusione del Cristianesimo nel territorio è documentata già nei primi secoli col martirio dei Santi Primo e Feliciano, avvenuto durante la persecuzione di Diocleziano, divenendo in seguito sede di diocesi di primaria importanza; un vescovo Stefano è già citato in documenti del III secolo. Nel 593 alla diocesi di Nomento, che già comprendeva le città di Ficulea e Fidene, venne aggregata da papa Gregorio Magno, quella di Cures, distrutta dai Longobardi. Nel 741 anche Nomentum, che faceva parte del Ducato Romano, subì una breve occupazione da parte delle truppe di Liutprando, ma ciò bastò per provocare l'abbandono dell'antico abitato ed il trasferimento della popolazione in quello attuale, in posizione più arretrata rispetto all'antico percorso della Via Nomentana e più facilmente difendibile. Nomentum era perciò in decadenza, quando il 23 novembre 799 vi si incontrarono Carlo Magno e papa Leone III. Qui essi perfezionarono gli accordi già raggiunti in Germania e da qui, dopo avervi pernottato, mossero alla volta di Roma, con al seguito il Senato Romano al completo.

Sembra abbia dato i natali a quel famoso Crescenzo che fu, per molti anni, arbitro dei destini di Roma, il

quale è appunto ricordato insieme alla sua famiglia come possessore del castello di Nomento, il primo castello della campagna romana di origini militari. Egli ebbe perfino l'ardire di resistere alle truppe di Ottone III.

Nel 1058 Mentana fu completamente distrutta dai Normanni e di essa sembra che rimasero pochissime capanne che formarono il piccolo villaggio che faticosamente riprese la vita. Il castello riedificato in seguito passò alla famiglia Capocci. Consolidatosi il potere temporale dei papi, il territorio di Mentana passò ai monaci benedettini di San Paolo fuori le mura, ai quali fu confermato più volte in enfiteusi con Bolle dei papi Innocenzo III, Onorio e Gregorio IX.

Qualche tempo dopo il papa Niccolò III diede Mentana al nipote Orso Orsini e questa famiglia la tenne per circa tre secoli. Gli Orsini, schieratisi contro il Papa, furono sconfitti e scacciati da Roberto San Severino, capitano della chiesa.

In seguito alla sottomissione ed al perdono del Pontefice la famiglia Orsini riebbe Mentana e nel 1594 fu venduta a Michele Peretti, principe di Venafro.

Nel 1655 venne ceduta al principe Marcantonio Borghese e rimase a questa famiglia.

Nell'epoca moderna la cittadina ebbe nuova gloria e fu teatro degli scontri tra le forze garibaldine e quelle franco - papaline. Infatti, il **3 novembre 1867** ebbe luogo la grande e nota battaglia di Mentana, nel corso della quale i garibaldini scrissero memorabili pagine di ardimento e di valore. Mentana è Sede del Museo della **Campagna dell'Agro Romano per la Liberazione di Roma** che ricorda le gesta di Garibaldi e dei Garibaldini.

Mentana conta oggi oltre 17.000 abitanti ed è situata a 150 m sul livello del mare e dista circa 20 Km da Roma. Di seguito una scheda sul Museo tratta dal sito www.wikipedia.it. **Il Museo Nazionale della Campagna dell'Agro Romano per la liberazione di Roma:** Il museo è stato realizzato dallo Stato a [Mentana](#) nel [1905](#) allo scopo di raccogliere tutti i cimeli e le donazioni offerti dai familiari dei garibaldini molti dei quali sono sepolti nell'Ara Ossario attigua. Alla inaugurazione partecipò in forma solenne la [Banda Comunale di Poggio Mirteto - Nazionale Garibaldina - Fondata nel 1592](#) i cui componenti seguirono Garibaldi nella battaglia di Mentana formando la fanfara della "Legione Leonina". Il museo ha, come fine primario, la raccolta e la conservazione dei documenti, armi, divise, foto e cimeli legati alla campagna del [1867](#). È opera dell'architetto [Giulio De Angelis](#). Sono altresì numerose le testimonianze di altri periodi della storia garibaldina, dalla presenza di [Garibaldi](#) in America, alla [Repubblica Romana](#) del [1848-1849](#), alla campagna dei [Mille](#) in Sicilia, al [1866](#) con la [terza guerra d'indipendenza](#), a [Digione](#) nel [1870-1871](#) ed, infine, alla campagna di [Grecia](#) guidata da [Ricciotti Garibaldi](#). Per quanto riguarda le armi, sono presenti nel museo fucili Remington-roll/block, [Chassepots](#) e i più semplici ad avancarica costituendo un buon esempio degli armamenti dell'epoca sia per quanto riguarda i garibaldini, sia per le truppe pontificie e quelle francesi. Numerose le pistole e le armi bianche. Il materiale è ordinato in sezioni con ampie spiegazioni grafiche fornite da esperti per l'approfondimento della storia da parte degli studenti e dei visitatori. Le Forze Armate prestano particolare attenzione con le visite delle scuole militari, ultimamente è stata istituita una sezione dedicata alle testimonianze sulle forze contrapposte ai volontari garibaldini nella campagna dell'Agro Romano, pontifici e francesi. Attigua al museo una biblioteca ed un archivio storico con rare pubblicazioni sul risorgimento in generale e sulla storia garibaldina in particolare. Sono in dotazione audio e videocassette con musiche originali dell'epoca. Tra i cimeli del 1867 annovera, tra i pezzi di notevole valore, la divisa completa con ghette, fascia e decorazioni del garibaldino

[Cesare Becherucci](#). Sono presenti trenta corone di alloro in metallo smaltato, realizzazioni artigiane di fine 1800, una spada con lama ondulata per l'iniziazione alla [Massoneria](#). È presente un'immagine di Garibaldi nelle sembianze di Gesù Redentore, metodo adottato dai volontari garibaldini per eludere i rigori della polizia pontificia. Cartucce originali ad avancarica nelle loro originali giberne ed un quadro ad olio su tela di [Vittorio Emanuele II](#). Il logo del museo è del [1997](#), autore la francese [Helen Moriò](#). Il [5 maggio](#) del [1888](#) fu approvato il nuovo stemma del Comune che sostituiva le chiavi incrociate pontificie, la proposta alla [Consulta Araldica](#) fu sostenuta dal sindaco dell'epoca Giuseppe Lodi. Questo stemma è costituito dall'Ara-Ossario dei caduti del 1867. Alla base vi sono due spingarde con ai lati tre palle di cannone, mentre sotto ancora, la scritta "Dio-Patria-Umanità". Nel [2005](#) è ricorso il centenario della fondazione del *Museo* con eventi e manifestazioni nel comune di [Mentana](#) e nel *Museo* stesso.

Monterotondo (RM). Preistoria - Le prime attestazioni dell'uomo nel territorio che oggi rientra nell'odierno comune di Monterotondo sono costituite da materiali datati al Paleolitico inferiore e medio. Un unico rinvenimento è invece riferibile al Neolitico, mentre non sono noti, allo stato attuale delle conoscenze, siti dell'Età del Bronzo, lacuna che si può attribuire probabilmente solo ad una carenza della documentazione disponibile. **Età preromana** - In epoca preromana questo territorio costituiva una sorta di frontiera fra i centri latini di *Crustumerium* e di *Nomentum*, situati a sud rispetto alla città moderna, e l'abitato sabino di *Eretum*, che si trovava sulle alture di Casacotta, nell'odierno territorio comunale di Montelibretti.

Non è possibile, sulla base dei dati oggi disponibili, definire i confini tra questi popoli.

L'identificazione di Monterotondo con l'antica *Eretum* nasce da un recupero di una tradizione antiquaria effettuato nel '600 dai Barberini, che, per conferire prestigio alla loro casata, vollero far discendere il borgo di Monterotondo, che avevano acquistato dagli Orsini, dall'illustre città sabina, conferendo così al loro feudo un'aurea di vetusta antichità. Tale identificazione è stata smentita nel corso degli anni '70 dagli scavi condotti dal C.N.R. sulle colline di Colle del Forno, che hanno portato alla scoperta della necropoli dell'antica *Eretum*, e dalle ricerche di superficie effettuate sulle già menzionate alture di Casacotta.

Età romana – Il territorio dell'odierno Comune di Monterotondo fu conquistato dai Romani tra il V e il IV sec. a.C., cioè tra la presa di *Crustumerium* (499 a.C.), quella di *Eretum* (successiva ai conflitti del 449 a.C.) e la definitiva sottomissione di *Nomentum* (338 a.C.). Il nostro territorio fu coinvolto in questi traumatici eventi ed in quelli che seguirono i cinquanta anni successivi la presa di *Nomentum*, fino a quando il console Manio Curio Dentato, con una guerra lampo, sottomise tutta la Sabina (290 a.C.). A partire dalla conquista romana, il territorio dell'odierna Monterotondo fu amministrato dall'unica realtà urbana presente all'epoca in questo settore del Lazio Antico: il municipio di *Nomentum* (i cui resti si trovano nel Comune di Mentana). Numerose ville, che svolsero la funzione sia di residenza sia di struttura produttiva, caratterizzavano tutto il paesaggio circostante l'antico municipio.

Dalla formazione del centro urbano di Monterotondo al Risorgimento –La prima testimonianza che riporta la notizia di un toponimo riconducibile a "Monterotondo" è ricordata in un documento di poco anteriore all'anno Mille, con cui vengono conferiti a Guido, abate di Farfa, due casali situati in un *Campus Rotundus*. In un altro documento, datato al 1286, la proprietà è attestata tra i beni della famiglia Orsini. La storia di Monterotondo sino al 1626 sarà sempre legata alle vicende di questa famiglia. Nel

1469 gli Orsini di Monterotondo si imparentarono con i Medici di Firenze grazie al matrimonio tra Clarice Orsini e Lorenzo il Magnifico, il cui figlio fu papa dal 1513 al 1520 con il nome di Leone X. Il 30 ottobre 1579 Francesco e Raimondo Orsini approvarono uno “Statuto” che prevedeva l’istituzione di cariche ed organi elettivi che facevano capo a quattro priori eletti per la durata di sei mesi. Per le decisioni più importanti si consultava invece un Pubblico Consiglio composto da un rappresentante di ogni famiglia. Questo organo eleggeva nel suo seno un consiglio più ristretto, formato da soli quaranta membri.

Con l’interessamento e l’autorizzazione del papa Urbano VIII Barberini, gli Orsini vendettero a Carlo Barberini, fratello del pontefice, il feudo di Monterotondo e sarà poi lo stesso papa a concedere al borgo l’elevazione a ducato nel 1627. Al primo periodo della Signoria dei Barberini appartengono le più importanti realizzazioni artistiche ed architettoniche, tra le quali l’edificazione di Santa Maria Maddalena, meglio nota come il Duomo. Con la morte del papa iniziò il declino della famiglia Barberini, che porterà nel 1699 alla vendita del ducato al Marchese Francesco Grillo di Genova. I Grillo, a differenza delle precedenti famiglie nobiliari, non mostrarono un’attenzione particolare per questo feudo che tennero fino al 1814, quando lo cedettero ai Boncompagni. Sotto la signoria dei Boncompagni il centro di Monterotondo fu coinvolto nelle battaglie intraprese da Giuseppe Garibaldi che avanzava verso la città di Roma.

Dall’Unità d’Italia ai nostri giorni – Il periodo successivo l’Unità d’Italia vede una forte espansione demografica di Monterotondo, favorita anche dal sorgere delle prime industrie.

La crisi agraria portò allo spostamento di numerosi braccianti dalle zone della Sabina e dell’Abruzzo verso il Tevere e nella fascia circostante la capitale. Tra gli stabilimenti industriali che sorsero per primi, ci furono le fornaci di laterizi. Gli insediamenti industriali nacquero nella zona dello Scalo, ben connessa a Roma grazie alle vie di comunicazione costituite dalla Salaria, dalla ferrovia e dal fiume Tevere. La prima metà del ‘900 fu un periodo particolarmente duro per Monterotondo. Il 13 gennaio 1915 il terribile terremoto di Avezzano lesionò parecchi edifici del centro urbano, il palazzo Orsini-Barberini e le chiese di Sant’Ilario e San Nicola. Il conflitto mondiale era alle porte e da quel momento, per diversi anni, la città subì una grave crisi economica che mise a dura prova la sua Amministrazione. La notizia dell’inizio della guerra nel maggio del 1915 non fece che aggravare la situazione della città, impegnata a recuperare i danni causati dal terremoto di gennaio. Durante il periodo del Fascismo, Fausto Cecconi, nato a Monterotondo e provetto pilota dell’Aeronautica Militare, stabilì il primato mondiale di volo in circuito chiuso (67 ore e 13 minuti) e compì la trasvolata transoceanica Italia – Brasile. Nel corso dell’ultima guerra, a Palazzo Orsini-Barberini si insediò il Quartier Generale delle Forze Armate al comando del Generale Roatta. In seguito all’armistizio dell’8 settembre, mentre le alte gerarchie militari seguirono il Re in fuga verso sud, i Tedeschi tentarono di conquistare il comando tramite una massiccia azione militare che insanguinò il paese di Monterotondo fino a quando alcuni ufficiali dell’Esercito Italiano trattarono la resa. Successivamente il territorio di Monterotondo fu teatro della lotta antifascista; il 4 giugno 1944 un gruppo di partigiani fu catturato mentre era intento a trasportare in paese armi e munizioni: il partigiano Edmondo Riva, poi decorato con la Medaglia d’Oro, assunse su di sé tutta la responsabilità dell’azione e per questo il 7 giugno fu fucilato dai Tedeschi. Per il contributo alla lotta antifascista è stata riconosciuta al Comune di Monterotondo la Medaglia d’Argento al Valor Militare.

NOTE TECNICHE FERROVIARIE – DIZIONARIO.

FERMATA. Località di servizio, adibita al servizio pubblico, che di regola non interviene nel di stanziamento treni e non è abilitata ad effettuare incroci e precedenza. In particolari casi la fermata può essere utilizzata per determinate operazioni di circolazione, regolate dalla normativa. Più fermate di servizio viaggiatori in senso stretto possono essere talvolta presenti nell'ambito di una stessa stazione di estese dimensioni.

FERMATA. Operazione di un treno in stazione, caratterizzata da un'ora di arrivo, una sosta e un'ora di partenza, il binario di ricevimento nonché la funzione (p. es. per servizio pubblico, viaggiatori o merci, motivi di servizio, precedenza, incroci ecc.). Può essere prevista in Orario di servizio (fermata d'orario) o altrimenti è prescritta con i segnali o prescrizioni, ovvero soppressa. Può essere facoltativa (a richiesta), e indicata come tale nell'Orario di servizio, quando sia oggetto di richiesta di viaggiatori in arrivo o in partenza. Non è di regola prevista in linea, tranne che in casi accidentali o di anomalità (fermata in linea).

FERMATA RIDOTTA. Caso particolare di circolazione in cui un treno, non preavvisato di non effettuare fermata d'orario o prescritta, non viene fatto completamente arrestare, mediante apposita procedura, tramite segnale di Paletta (V.) del dirigente e via libera del segnale di partenza, ove esista. Altri casi di fermata ridotta possono aversi in stazioni che delimitano un tratto interrotto, con itinerario di partenza sul binario legale comandato da rispettivo segnale.

FERROVIA. Locuzione d'uso comune e svariato, indica Sistema ferroviario, rete ferroviaria, impresa o più in generale insieme di infrastrutture, personale, impianti, mezzi, organizzazione del lavoro, normative, imprese di servizio, istituzioni e fornitori aventi il fine del trasporto ferroviario, in un paese o area individuata di interesse.

FERROVIA CONCESSA. Rete per lo più a carattere regionale ed impresa di trasporto che esercisce servizi ferroviari in regime di concessione dello Stato; anche detta Ferrovia in Gestione Commissariale Governativa (FGCG). Aziende la cui gestione risulta affidata a FS SpA a decorrere dal 1 gennaio 1997 e per un triennio, quale fase transitoria di ristrutturazione, in ottica di successivo decentramento delle competenze a livello regionale, in un nuovo quadro istituzionale del trasporto locale.

SCARTAMENTO. Misura, a 14 mm sotto il piano di rotolamento, della distanza che esiste tra i bordi interni della parte superiore (fungo) delle rotaie di un binario. Lo scartamento normale è di 1,435 m, salvo alcune specifiche tolleranze.

SEDE FERROVIARIA. Area in cui si svolge la circolazione ferroviaria. Comprende la Sovrastruttura ferroviaria e il Corpo stradale. E' parte dell'Infrastruttura ferroviaria .

SEDE STRADALE. Complesso della Piattaforma stradale, che sostiene direttamente la Sovrastruttura ferroviaria, nonché degli annessi cigli, strabelli ed eventuali vie di accesso al binario e recinzioni. Assieme alle Opere d'arte ed alle Opere di difesa e di protezione forma il Corpo stradale.

SEGNALAMENTO. Insieme dei segnali, degli strumenti e delle norme necessari per regolare la circolazione, attraverso apposite segnalazioni date per via automatica o manuale, ottica o sonora, al personale dei treni o di manovra. Disciplina che ha come oggetto il segnalamento ferroviario.

STAZIONE. Località di servizio, delimitata da segnali di protezione, in cui si regola la circolazione dei treni, tramite incroci e/o precedenza. La stazione è dedicata ai servizi commerciali di accesso al trasporto viaggiatori e/o merci, nonché ad altre attività connesse al ciclo di utilizzo dei rotabili. In relazione alle caratteristiche costruttive, alle funzioni svolte, ai regimi di esercizio o a particolari casi delle attività di circolazione treni, la stazione può assumere diverse qualificazioni, interpretabili dal contesto o essere oggetto di definizioni più specifiche; in particolare: Stazione abilitata o disabilitata, di annuncio, di appoggio, di arrivo, capozona e capomanovra, capotronco, capocircuito omnibus, di coincidenza, comune, di confine, di destinazione, elementare, fine corsa, di Incrocio, impresenziata, a isola, intermedia, limite madre, di manovra, marittima, merci, origine corsa, di partenza, passante, Polmone, Porta, di Precedenza, di proseguimento, di riordino. Riordinare), di ricovero, satellite, di scambio (con Ferrovia concessa, V.), di transito, di trasbordo, di valico, di passaggio tra il doppio e il semplice binario, ecc.

STAZIONE DI SMISTAMENTO. Stazione in cui arrivano treni merci, composti da gruppi di carri disomogenei per tipo e per destinazione, in cui devono essere smistati e ricomposti, e da cui partono treni di carri più omogeneamente selezionati e ordinati, per comuni destinazioni. L'impianto è costituito da un insieme di fasci di binari, tra loro collegati e aventi ognuno specifiche funzioni. I due fasci principali sono il fascio arrivi e il fascio direzioni; sono in genere disposti in serie e collegati mediante Sella di lancio. Le stazioni di smistamento possono essere realizzate in piano o, più spesso, funzionare "a gravità"; in quest'ultimo caso possono essere a pendenza continua od avere una sella a schiena d'asino tra fascio arrivi e fascio direzioni, cosiddetta "Sella di lancio". L'accosto idoneo dei carri sui binari di direzione può ottenersi: con il metodo del tiro a segno (in francese "tir eau but"), per cui si regola la velocità con impianti frenanti in modo che i carri possano raggiungere per inerzia l'accosto finale; con trascinatori di accosto, realizzati tramite opportuni sistemi di trascinamento. V. Impianti di frenatura per smistamento carri.

STAZIONE DI TESTA. Una stazione in genere medio-grande adibita al servizio viaggiatori, spesso alla confluenza di due o più linee. I binari di circolazione sono disposti perpendicolarmente al corpo principale del fabbricato viaggiatori, in un unico fascio principale, e ogni binario termina con un paraurti (binari di circolazione tronchi); tutti i binari sono di norma usati per gli arrivi e per le partenze dei treni. La struttura del Fabbricato Viaggiatori può inoltre racchiudere lateralmente il fascio; possono inoltre aversi fasci di binari tronchi di lunghezza più ridotta (servizi regionali ecc.).

STAZIONE DISABILITATA. Stazione temporaneamente non presenziata da Dirigente Movimento. Durante il periodo di disabilitazione non si possono effettuare incroci o precedenza fra treni. Può tuttavia essere adibita a Posto di Blocco Intermedio .

TERZA EDIZIONE FERROVIE DI MENTICATE

Marzo 2010

www.ferroviementicate.it

