

## La ferrovia Roma – Capranica – Viterbo



Sbuffi di fumo sulla Roma - Viterbo: una locomotiva del Gr740 in transito sul vecchio "viadotto delle fornaci" (Via Angelo Emo, Roma) negli anni '50. Notare il paesaggio ancora quasi rurale della zona.

La storia più che centenaria della ferrovia Roma - Capranica - Viterbo inizia negli ultimi anni del 1800. L'atto "di nascita" ufficiale è dato dal RD N°60660 del 28/04/1889, con il quale viene approvata la costruzione della ferrovia Roma – Capranica – Viterbo e della diramazione Capranica - Ronciglione. Ma il progetto finale della strada ferrata che doveva collegare Viterbo con Roma fu oggetto di intense discussioni. Due, erano i tracciati in ballo, uno lungo la direttrice della via Cassia, che avrebbe interessato 28 Comuni con ben 68.000 abitanti, l'altro sul versante occidentale del lago di Bracciano, con solo 16 comuni e 38.000 abitanti: l'esito è ben noto, i comuni lacustri ebbero la maggiore. Determinante fu il ruolo di grandi latifondisti, rappresentati dalle famiglie Odascalchi e Tittoni, che videro nella ferrovia il volano per trasportare i loro prodotti sul mercato romano, la battaglia verbale, portata fino in Parlamento, fu giocata con argomenti seducenti quali lo sviluppo rurale, l'importanza militare, il trasporto di legname, il rilancio di industrie locali quali ferriere e cartiere, già allora in crisi per l'arretratezza tecnologica, ed infine con l'accesso dei Romani ai meravigliosi territori della Tuscia, i laghi di Bracciano e Vico e i numerosi bagni termali del comprensorio.

Le richieste locali furono tutte recepite: stazioni come Anguillara e Crocicchie, all'epoca lontane da qualsiasi abitato, servirono più al carico delle derrate alimentari e al trasporto del gregge nei periodi della transumanza che non ai viaggiatori. Bracciano consentì lo sviluppo di importanti accampamenti militari e a Manziana i Tittoni ebbero la loro fermata personale a pochi passi dalla dimora familiare. La ferrovia significò subito un'occasione di lavoro: legno per le traverse dai boschi della zona, pietre dalle cave locali e base economica stabile per centinaia di persone fra ferrovieri e casellanti. I lavori procedono abbastanza celermente e così la ferrovia Roma - Capranica - Viterbo poté essere inaugurata già il 29/04/1894 ed aperta al pubblico il giorno successivo (insieme alla diramazione per Ronciglione). La linea appena aperta era leggermente diversa dall'attuale, in particolare il suo capolinea romano era situato nella antica (e monumentale) stazione di Roma Trastevere, situata in P.zza Ippolito Nievo (la stazione esiste ancora al giorno d'oggi ed è sede dell'Istituto Sperimentale RFI). Con l'apertura di questa stazione iniziano i primi cambiamenti nel nodo di Roma: viene infatti chiusa l'antica stazione di Roma Porta Portese, aperta il 24/04/1859 come capolinea della linea per Civitavecchia che ora viene spostata nella nuova stazione. Se l'apertura della linea nel 1894 non arrestò il declino dell'industria manifatturiera, il trasporto merci, presente fino agli anni '80 del ventesimo secolo, ebbe tuttavia una discreta importanza, sia per i prodotti agricoli, sia per il legname dei boschi di Manziana, Oriolo e Vetralla. Nel 1904 la Roma - Viterbo viene scelta come banco di prova per nuove sperimentazioni della tecnica ferroviaria: nel mese di Marzo si sperimentano dei congegni elettro-magnetici per il funzionamento dei segnali con il sistema "Automata" inventato da Giuseppe della Bona, nel mese di settembre viene sperimentata con successo la nuova automotrice a vapore Purrey (ma che, nonostante le ottime prestazioni rimarrà un esperimento isolato). Il giorno 11/5/1911 nuovi cambiamenti coinvolgono il nodo di Roma: in questa data viene aperta l'attuale stazione di Roma Trastevere (situata in P.zza F. Biondo) che taglia perpendicolarmente la vecchia linea, con conseguente spostamento di tutti i servizi ferroviari nella nuova stazione ed abbandono della vecchia stazione di Roma Trastevere che rimane in servizio sia come scalo merci (fino all'apertura del nuovo scalo di Roma Smistamento avvenuta negli anni '30), sia come officina veicoli (ruolo che continuò a svolgere fino a tutti gli anni '50). Notevole è anche il traffico merci generato dai numerosi raccordi industriali presenti all'epoca nella zona. Sempre nel 1911 la linea sale ancora alla ribalta quando, con un vagone speciale, vengono portati a Viterbo decine di presunti camorristi imputati in un processo che presto porterà allo scoprimento di tutta una serie di connivenze tra mondo politico e malavita. Passato il clamore per questo "evento" la linea torna alla consueta vita di secondaria. Gli anni '30 portano su questa linea le prime automotrici, che diventeranno ben presto autentiche protagoniste della linea. La seconda guerra mondiale colpisce duramente anche la Roma - Viterbo, ma la volontà di riprendere il servizio è tanta, e in breve i danni vengono ripristinati e si torna alla normalità, con le nuovissime ALn 668.1400 del DL di Roma San Lorenzo che diventano, a partire dagli anni '60, padrone quasi assolute dei servizi passeggeri. Destinata ad un tranquillo ruolo da ferrovia secondaria, la Roma - Viterbo ha visto crescere notevolmente il traffico passeggeri in contemporanea allo sviluppo urbanistico dei quartieri situati nella zona nord di Roma. E di nuovo la Roma - Viterbo diventa protagonista di un nuovo esperimento 15 Aprile 1967 l'ALn 668 1419 effettua una corsa prova da Roma Tiburtina a Roma Monte Mario in vista dell'attivazione di un servizio di tipo metropolitano, attivato in via sperimentale dal giorno successivo. Si tratta del primo caso in assoluto in Italia (se si eccettua la metropolitana FS di Napoli attiva già dagli anni'30), e, nonostante l'esiguo

numero di corse, il successo è immediato, tanto da spingere i vertici FS da studiarne il potenziamento con l'istituzione anche di nuove fermate.

Roma Tiburtina, 15 Aprile 1967: è in partenza la corsa di prova del servizio urbano FS, effettuata dalla ALn 668 1419



E le nuove fermate non tardano a venire: il 2 Maggio 1968 viene inaugurata la fermata di Roma Balduina, a servizio del nuovo popoloso ed omonimo quartiere, mentre il 27 Novembre 1970 viene aperta la fermata di Roma San Filippo Neri, a servizio dell'omonimo complesso ospedaliero. Il 1 Marzo del 1971 viene aperta anche la fermata di Roma Pineta Sacchetti, quasi in contemporanea con l'apertura della nuovissima Università Cattolica e del Policlinico A. Gemelli. Ben presto questa fermate e le "sbuffanti ALn 668.1400 diventeranno compagne fisse di studenti universitari e di tutte le persone che quotidianamente si serviranno della nuovo struttura ospedaliera. Il potenziamento continua e il 22 Settembre del 1971 la fermata di Roma Balduina viene trasformata in stazione e contemporaneamente viene ufficialmente istituito il Servizio Urbano FS da Roma Tiburtina a La Storta: 11 Km e 9 fermate: Balduina, Pineta Sacchetti, S. Filippo Neri, Ottavia, La Giustiniana (oltre a Roma Tiburtina, Roma Tuscolana, Roma Ostiense, Roma Trastevere e Roma San Pietro). Nel corso degli anni '70, pur con tutti i suoi limiti, la linea continua a rappresentare un'importante via di collegamento. A testimonianza di ciò basta ricordare i numerosi treni straordinari effettuati in particolari situazioni: nel 1973, in occasione della festa di S. Rosa, patrona di Viterbo le FS provvidero, oltre a rinforzare i treni ordinari, anche ad effettuare un treno speciale alle 23.05. Sempre in questi anni terminano gli ultimi sbuffi di fumo in linea: sono le locomotive dei Gr 625 e Gr 740 assegnate al DL di Roma Trastevere (autentico tempio della Trazione a Vapore nel Lazio) ad assicurare la trazione degli ultimi sporadici treni merci, ad esempio nel 1974 esisteva ancora un treno merci la mattina presto per Viterbo che tornava il pomeriggio a Roma intorno alle 16/17. Generalmente la macchina era una 740 ma a volte c'erano le locomotive del Gr 625, mentre nel servizio passeggeri continuano a "dominare" incontrastate le ALn 668, ad eccezione di una coppia di treni a materiale ordinario reversibile, effettuati con le D445. Agli inizi degli anni '80, il traffico merci è praticamente sparito, così come gli sbuffi di fumo: le locomotive a vapore restano accantonate o di riserva presso il DL di Roma Trastevere. Nel 1985 arriva il sospirato ammodernamento e la linea subisce un radicale rinnovo: via la Dirigenza Unica (sede Viterbo Porta Fiorentina) e il blocco telefonico (a parte il tratto urbano Roma Trastevere - La Storta, esercitato con Blocco Elettrico Manuale) e largo al nuovo (per allora) CTC con blocco conta-assi: una delle prime applicazioni in Italia. Di conseguenza tutte le stazioni del tratto La Storta - Viterbo P.F. vengono telecomandate dal DCO (sede Viterbo PF), eccetto la stazione di Capranica - Sutri, che rimane presenziata in quanto diramazione per la linea Civitavecchia - Orte. La novità porta solo relativi vantaggi all'utenza in quanto neanche un anno dopo la linea viene interrotta tra le stazioni di Roma Trastevere e Roma Balduina. Si deve costruire infatti la nuova galleria a servizio della linea Tirrenica che permetterà di istradare i treni diretti al nord via Roma San Pietro - Maccarese, evitando il nodo di Ponte Galeria. In realtà non si tratta di una vera e propria opera nuova, in quanto molte opere, tra cui la stazione di Roma Aurelia, erano state già costruite negli anni '30 ma mai utilizzate. Si deve inoltre realizzare un nuovo viadotto su Via Gregorio VII, che una volta completato, permetterà il raddoppio del binario e l'instradamento dei treni anche sulla nuova linea di cintura. Per un breve periodo i treni da Viterbo verranno attestati a nord di questo viadotto, ancora in costruzione, in una stazione provvisoria realizzata per l'occasione, poi il capolinea viene arretrato a Roma Balduina. Nel 1990, giusto in tempo per i Mondiali di Calcio, la linea viene riaperta e vede anche la posa dell'elettificazione: infatti il 25 maggio 1990 viene elettrificato il tratto Roma Trastevere - Roma San Pietro - Vigna Clara, prima parte dell'anello ferroviario di Roma (linea Cintura) opera tra l'altro mai completata. Sempre nel 1990 scompare lo storico Deposito Locomotive di Roma Trastevere, e la stazione stessa viene declassata a semplice fermata: scompare così l'ultimo "baluardo della trazione a vapore a Roma, e chiudono così anche le storiche officine. Ancora per alcuni anni saranno le ALn 668.1400 del DL di Roma San Lorenzo ad assicurare il servizio sulla linea, coadiuvate dalle ALn 668.3100 arrivate a Roma per "dare una mano" alle loro anziane colleghe che hanno turni giornalieri anche di 300 Km.



Stazione di La Storta ieri ed oggi: a sinistra nel 1990 con una ALn668 1400.....Oggi (a destra) con un TAF, doppio binario ed elettrificazione

I tempi del vapore sono ormai un lontano ricordo, ma nel 1994 si festeggia il centenario della linea, ed è la 740.436 del DL di Roma San Lorenzo a trainare il treno speciale allestito per l'occasione, ed accolto da una folla festante all'arrivo in ogni stazione. Passati i festeggiamenti si torna alla normale routine quotidiana. Ma ormai la Roma - Viterbo, specie nel tratto urbano, mostra tutti i suoi limiti e la sua inadeguatezza, e così, complici anche i fondi stanziati in vista dell'importante Giubileo, che si svolgerà a Roma nell'anno 2000, viene deciso un completo e radicale rinnovamento della linea, che prevede elettrificazione e raddoppio. I lavori iniziano il 27 Gennaio 1998, nel tratto urbano da Roma San Pietro a Cesano. La linea così viene di fatto divisa in due, con i servizi "urbani" deviati sul primo tratto della linea di cintura, dove viene realizzata in tutta fretta un fermata denominata Pineto per permettere l'interscambio con gli autobus sostitutivi. È l'occasione per rivedere di nuovo mezzi elettrici...ma per poco. Prima si mettono in turno gli ETR 232 e 234 di Roma San Lorenzo (ormai giunti a fine carriera), che si riveleranno totalmente inadeguati al tipo di servizio, poi vengono fatti arrivare da Napoli 2 complessi di ALe803 (che ben presto avranno seri problemi ai reostati, complice un rallentamento a 15 Km/h sul viadotto di Via Gregorio VII) e infine vengono rimesse in turno le ALn 668.1400 superstiti, che ormai malconce, si prendono l'onere di assicurare il servizio. Servizio che nel primo anno rimane attestato a Roma Tiburtina, con i vecchi orari, poi limitato a Roma San Pietro, poi attestato definitivamente a Roma Ostiense. A causa dei lavori anche la stazione di Cesano viene chiusa al traffico viaggiatori e il capolinea della ferrovia viene arretrato di circa 300 m. Il 4/10/1999 viene riaperta la nuova stazione di Cesano di Roma, mentre tre giorni dopo viene messa sotto tensione la linea aerea fino a Roma Monte Mario. Subito dopo è inizia il pre-esercizio con i TAF (ALe506/426+Le736) da Viterbo a Roma Monte Mario (a causa del protrarsi dei lavori tra Roma Monte Mario e Roma San Pietro, i TAF sono stati inviati a Viterbo da Roma Smistamento lungo la linea Orte - Attigliano - Viterbo). Il servizio regolare sulla tratta Roma Monte Mario - Cesano viene attivato il 29 dicembre del 1999, e con il cambio di orario, avvenuto a Febbraio 2000 vengono mandate in pensione le ultime ALn 668.1400. Il 28 Maggio del 2000 viene finalmente aperta la tratta Roma Monte Mario - Roma San Pietro. Intanto la linea locale tra San Pietro e Roma Ostiense è interessata da lavori di raddoppio della galleria e di realizzazione della nuova fermata "Quattro Venti" nel quartiere di Monteverde.



Complesso di Ale 801/940 proveniente da Viterbo e diretto a Roma in transito nella stazione di Capranica - Sutri

La fine dei lavori ha completamente trasformato il tratto urbano della Roma - Viterbo. Il binario è stato raddoppiato fino a Cesano e la linea elettrificata. Le stazioni esistenti nel tratto urbano sono state completamente ristrutturate, adeguandole ai moderni standard di servizio, con ascensori e scale mobili che permettono l'accesso ai treni anche a persone con ridotta capacità motoria e disabili. È stato interrato il tratto da Balduina (ora trasformata in fermata) e Pineta Sacchetti, riunendo le due parti del quartiere, un tempo diviso dalla

ferrovia, che correva in trincea tra i palazzi (e molti ricordano le vibrazioni al transito delle ALn668). È stata realizzata una nuova stazione di interscambio con la metropolitana di Roma (Linea A) a Valle Aurelia. Questa fermata ha la caratteristica di essere la prima stazione in Italia realizzata sopraelevata dal suolo (sorge infatti su di un viadotto), anche se errori di progettazione hanno provocato gravi ritardi nell'apertura. La fermata di Roma San Filippo Neri, a servizio dell'omonimo complesso ospedaliero ha assunto finalmente un volto moderno e funzionale (prima era solo un semplice marciapiede). Insomma, se da un lato è stato migliorato un servizio urbano già efficiente (anche se appare molto discutibile la scelta di trasformare le stazioni di Roma Balduina ed Ottavia in semplici fermate), il servizio extraurbano è rimasto più o meno sempre lo stesso: nel 1983 un treno (a trazione diesel) impiegava 2 ore e 15 minuti per giungere a Roma Termini, ore ci vogliono 30 minuti di meno, ma si arriva a Roma Ostiense, si saltano le fermate di S. Martino al Cimino, Vico Matrino, Bassano Romano e Vigna di Valle, ma in compenso si effettuano tutte le fermate del tratto urbano, che non fanno altro che aumentare l'affollamento del treno. Per non parlare poi dei TAF (Ale 506/426) che non si prestano affatto al servizio extraurbano. E si sente la mancanza di treni diretti (come l'E 179 che nel 1983 partiva da Viterbo alle 07.27 ed arrivava a Roma alle 09.10) che colleghino rapidamente Viterbo con Roma. Nel 2001, anche per venire incontro alle numerose richieste dei pendolari, vengono istituiti nuovi treni per Bracciano e due coppie di treni diretti Roma San Pietro - Viterbo a fidati alle ALe801/940 del DL di Roma Smistamento. E così, dopo oltre 100 anni, quella che doveva essere una linea secondaria, si è trasformata, almeno in parte, in una linea metropolitana...per il futuro sarebbe auspicabile un recupero delle stazioni, molte in pietoso stato di abbandono, e il rilancio del turismo ferroviario. Un tentativo è stato fatto in passato, con il Treno del Lago da Roma a Bracciano, che ha visto l'ETR 232 di Roma San Lorenzo per la prima volta su questa linea, ma si è trattato, purtroppo, di un esperimento isolato...

Locomotiva 740 166 a Viterbo Porta Fiorentina in partenza per Roma nel Luglio del 1973



© Hmondodeitreni.it; Foto L. Boselli, 1973

Ma non c'è pace per la ferrovia. Per rendere possibili nella città di Viterbo i lavori di riassetto della viabilità, la Regione Lazio ha disposto in data 21 luglio 2003 e su richiesta del Comune di Viterbo, la sospensione del traffico ferroviario tra le stazioni di Viterbo Porta Fiorentina e Viterbo Porta Romana. Tra le due stazioni viene istituito, a cura del comune e delle FS, un servizio sostitutivo di bus navetta.

#### Dati tecnici:

<b>Data di apertura:</b>	30/04/1894
<b>Lunghezza:</b>	Km 87+750 (da Roma Termini)
<b>Binario:</b>	doppio elettrificato da Roma San Pietro a Cesano di Roma
<b>Pendenza massima:</b>	24x1000
<b>Esercizio:</b>	<a href="#">DCO</a> (Sede Viterbo P.F.) da Viterbo P.F. a Cesano
<b>Regime di Circolazione:</b>	Blocco Elettrico Conta-assi
<b>Passaggi a Livello:</b>	31
<b>Stazioni:</b>	14 (fino a Roma San Pietro)
<b>Fermate:</b>	11
<b>Compartimento RFI:</b>	Roma (FL 113)
<b>Note:</b>	Le stazioni di La Storta e Monte Mario sono posti satellite di Cesano. La stazione di Capranica è sempre presenziata ed opera in regime di stazione porta intermedia