



La Ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo (Roma Nord)

Massimiliano Marchetti

Presidente Associazione Roma TrenoVapore Team

La ferrovia elettrica Roma - Civita Castellana - Viterbo, meglio conosciuta come Roma Nord, ha avuto due vite, o meglio: due chiavi di interpretazione infrastrutturale. Attivata nel 1906, su iniziativa di una società belga e su progetto dell'ing. Ettore Angelelli, come tranvia extraurbana a scartamento ridotto metrico, nel 1913 venne prolungata con un profilo già ferroviario, fino a Viterbo mantenendo lo scartamento ridotto, per essere poi completamente ripensata e ricostruita, con un nuovo percorso urbano in galleria, nell'attuale linea ferroviaria. La tranvia belga fu un raro esempio di utilizzo della corrente alternata monofase, erogata alla linea di contatto al valore nominale di 6500 volt 25 Hz nel tratto extraurbano. E' stata una delle più lunghe linee d'Europa con questo tipo di alimentazione, ma come un po' tutte le linee economiche dell'epoca venne pensata, più in funzione del trasporto merci che del traffico viaggiatori.

Se in prossimità dei grandi centri urbani e nella vicinanza di aziende primarie, si potevano rilevare le tracce di quel fenomeno di pendolarismo che andrà sempre più sviluppandosi, dopo la Seconda Guerra Mondiale, nei piccoli paesi o nelle cittadine anche di un certo rilievo demografico, questa esigenza era realmente circoscritta alle poche necessità delle popolazioni che vi abitavano.

In molti casi, pertanto, la ferrovia o tranvia che fosse, fungeva come volano di sviluppo, in aree, spesso depresse, perché fisicamente isolate mancando di collegamenti stradali o addirittura poco abitate e popolate. Un concetto di applicazione del "veicolo a guida vincolata" ben diverso da quanto concepito in epoca odierna.

Il piccolo tram, nei primi anni di esercizio era, forse, già modesto e con una marcia non priva di scossoni, a causa delle strette curve e tuttavia, rappresentava una notevole innovazione.

Se ne avvantaggiava il trasporto delle merci nei settori dell'agricoltura ma anche della meccanica e della nascente industria della ceramica. Viterbo era poi collegata alla rete statale FS che fungeva da collettore per le merci spedite fino a Civita Castellana e oltre.

Il prolungamento ferroviario a Viterbo avrebbe dovuto risollevarne le sorti, ma la ferro-tranvia rimarrà sempre un vettore lento e inaffidabile. La durata del viaggio (quasi cinque ore) e l'inadeguatezza di un po' tutto il materiale rotabile, anche quello più moderno, nel frattempo entrato in servizio, fa presto a relegare la tranvia in un angolo.

I promotori belgi, nell'intento di arginare il fallimento dell'impresa, rifondano la società con la partecipazione di capitali italiani destinati a prendere il sopravvento nel 1925, quando una cordata presieduta dalla Edison fonda la Società Romana per le Ferrovie del Nord.

La nuova ferrovia, progettata da Ernesto Besenatica e inaugurata nel 1932, aveva caratteristiche di notevole interesse che anticipavano soluzioni obbligate nelle realizzazioni degli anni a venire e tipiche nella gestione della mobilità collettiva applicata alle grandi aree urbane

Condivideva con la vecchia tranvia alcuni tratti di sede oltre Civita Castellana, ma a parte questo recupero che, comunque, riguardava solo il tracciato in sede propria, si poteva considerare tutta l'opera come una nuova realizzazione. Giustamente, si scelse ancora la trazione elettrica ma in corrente continua con tensione nominale al filo di contatto di 3000 volt.

Passata la Seconda Guerra Mondiale, la ferrovia venne potenziata nel tratto urbano con caratteristiche sempre più tipiche delle metropolitane pesanti. Si raddoppiò il binario fino alla stazione di Prima Porta e si equipaggiò un certo numero di rotabili con l'adozione del comando indiretto, così da permettere la reversibilità dei convogli ai capilinea senza l'effettuazione delle manovre di composizione e scomposizione, la possibilità di accoppiamento in multiplo con altre composizioni e la marcia con comando da cabina pilota ricavata, trasformando un certo numero di rimorchiare.

Col passare degli anni e le evidenti modifiche che l'urbanizzazione ha provocato nei territori attraversati dalla ferrovia, si sono sempre più palesati problemi e criticità di questa infrastruttura.

Nel 2014 e per gli anni a venire, questa storica ferrovia è chiamata a mettere a frutto le sue grandi potenzialità: essere asse metropolitano di superficie nei quartieri nord di Roma e nei centri cittadini in continua espansione fino a Civita Castellana; essere collegamento di crescente importanza per i paesi a ridosso del Viterbese ma anche potente strumento di valorizzazione turistica per queste aree pregiate, conosciute in tutto il mondo; ridurre i costi di gestione; realizzare un nuovo polo manutentivo meno decentrato, rispetto a quello attuale e ricordare la sua storia, presentando al meglio (e favorendone la fruibilità) i suoi reperti storici sia documentali che relativi al suo materiale rotabile più pregiato di cui ricordiamo il grande successo, negli anni passati delle manifestazioni organizzate per il "treno della Tuscia".