

da **Treni storici** del 13 novembre 2004

Il Museo di Porta San Paolo

di **David Campione**

Debutto nella notte bianca romana per il Parco - Museo di Porta San Paolo. Tra il 18 ed il 19 settembre, mentre la Capitale festeggiava per la seconda volta l'eccezionale evento notturno, si accendevano le luci sul nuovo Museo della Met.Ro., società che dal 2000 raggruppa i trasporti ferroviari secondari di Roma e Lazio (Metro A e B, ferrovie Roma - Viterbo, Roma - Pantano e Roma - Lido).

Il Parco Museo ferroviario sorge di fianco alla stazione di Porta San Paolo della ferrovia per il Lido di Ostia, nell'area in precedenza occupata dallo scalo merci. L'accesso avviene attraverso lo storico fabbricato viaggiatori opera dell'architetto Piacentini e quindi da un cancello alla destra dei binari in esercizio.



Foto David Campione

1. Panoramica del Parco Museo di Porta San Paolo. (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

Il primo progetto per un Museo che raggruppi gli esemplari più rappresentativi delle ferrovie laziali seconde nasce nell'ormai lontano 1984, ma dobbiamo attendere fino al 2002 per vedere aperto il cantiere, in quella che è l'attuale e definitiva sede del Museo.

Ideato e fortemente voluto dall'Ing. Angelo Curci con l'ausilio dei responsabili Ing. Maurizio Lombardini per la realizzazione ed esecuzione dei lavori, Ing. Gianfranco Rossi per il restauro e recupero dei rotabili e dei Curatori Dott. Alberto Crielesi e l'Arch. Paolo Palamà, per la ricerca storica, allestimento e catalogo.



Foto David Campione

2. Altra vista di insieme del Parco Museo. In primo piano una gru per il sollevamento delle merci, mantenuta in esposizione nella sua posizione originaria. (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

Oggi il Parco Museo è una realtà e sono già sette i principali rotabili esposti, più uno in fase di restauro già nella sua posizione definitiva ma opportunamente coperto da un telo, oltre a diversi cimeli, modelli e plastici descritti in questo articolo.

Il locomotore 1 fu costruito nel 1915 dalla Ernesto Breda, per la parte meccanica e dalla Galileo Ferraris su licenza AEG-Thomson Houston derivante da General Electric, per la parte elettrica.

Faceva parte di un gruppo di 4 unità (numerate da 1 a 4), messi in servizio con l'attivazione del primo tronco della linea nel 1916 sulla tratta Roma - Genazzano ed hanno fatto servizio poi su tutta la linea e sulle sue diramazioni.

Nel 1960 (la SFV era confluita nella Stefer nel 1941) subì una parziale modifica che portò all'abolizione della porta frontale, sostituita dal vistoso vetro unico per le cabine di guida.



Foto David Campione

3. Locomotore 1 (1915) della ferrovia a scartamento ridotto Roma - Fiuggi - Frosinone e diramazioni (SFV), l'odierna Roma - Pantano Borghese. Provenienza Deposito Centocelle. (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

Il locomotore 05 (numero di fabbrica 1724), fu costruito, per la SEFI (Società Elettrico Ferroviaria Italiana), nell'anno 1922 dalla ditta Carminati & Toselli, per la parte meccanica, e dalla Tecnomasio Italiano Brown Boveri per le parti elettriche. La sua entrata in servizio avvenne il 19 novembre 1925. Coinvolto nei gravi danni bellici subiti dalla STEFER (subentrata alla Sefi nel 1941), fu il primo ad essere completamente "ricostruito" nel 1945 nelle officine aziendali e messo in esercizio nel 1947, assumendo il nuovo numero di matricola 05.

Nel 1986 il locomotore fu nuovamente sottoposto a ricostruzione e parziale modifica nell'equipaggiamento di trazione; fu rimesso in servizio il 12 settembre 1987 e questo sino all'immissione di nuovo materiale rotabile quando è stato accantonato. L'ultimo collaudo porta la data del 17 marzo del 1995.



Foto David Campione

4. Locomotore 5 (1922) della Roma - Lido (ex 5 della SEFI). Provenienza Deposito Eur Magliana (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

Il motocarrolo a scartamento ridotto per manutenzione della linea aerea, costruito per la Stefer dalla Meccanica Romana (stabilimento del Lido di Ostia), munito di un motore Lamborghini, fece parte di un gruppo di tre unità. Ha operato sulla ferrovia Roma - Fiuggi - Alatri, oggi Roma - Pantano Borghese.



Foto David Campione

5. Motocarrolo del 1968 per verifica e manutenzione della linea aerea, proveniente dal Deposito di Centocelle. (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

Accanto al motocarrolo è esposto un carro merci a due assi, allestito nel 1951 nell'officina aziendale di via Appia (Alberone) dagli stessi operai della STEFER. Servì oltre alle necessità interne del servizio, anche per trasportare ortaggi, frutta, fiori, ecc. (e da Rocca di Papa) la preziosa carbonella caricata dagli stessi viaggiatori delle varie località dei Castelli.



Foto David Campione

6. Il carro a due assi del 1951 (provenienza Deposito San Giovanni), esposto accanto al motocarrello. (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

L'elettromotrice 404, costruita nel 1939 dalle Officine Meccaniche della Stanga con equipaggiamento elettrico fornito dalla TIBB, fece parte dal 1941 del parco vetture della Stfer poi Stefer. Munita della "giostra" progettata dall'Ing. Mario Urbinati, fu utilizzata sui servizi urbani di Roma delle Tramvie Castelli Romani, in particolare sulla linea Termini - Cinecittà (e sul servizio limitato e deviato Cinecittà - Piazza Vittorio), è stata in esercizio fino alla cessazione dell'ultimo residuo servizio tramviario Termini - Cinecittà (15 febbraio 1980).



Foto David Campione

7. Elettromotrice 4040 (del 1939) delle Tramvie Castelli Romani. Provenienza Deposito San Giovanni (detto Via Appia o Alberone). (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

L'elettromotrice ECD 21 fu costruita nel 1931 dalle Officine Meccaniche della Stanga per la parte meccanica e dal TIBB per la parte elettrica. Fu commissionata dalla Società Romana per le Ferrovie del Nord (SRFN), subentrata nel 1921 alla Società Anonima della Tramvia Roma - Civitacastellana, che gestiva la ferrotrvia Roma - Civitacastellana - Viterbo dal 1906. La commissione fu in concomitanza del rinnovo dell'intera Ferrovia, programmato nel 1919, quando essendosi deciso di rimodernare la linea, la SRFN, diretta dall'Ing. Dellarciprete, ne affidò la trasformazione all'impresa dell'Ing. Ernesto Besenzanica, noto progettista di molte linee ferroviarie in Italia e all'Ester.



Foto David Campione

8. Elettromotrice ECD 21 della Ferrovia Roma - Civitacastellana - Viterbo. Provenienza Deposito Civitacastellana Catalano. (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

Altra elettromotrice esposta nel Parco Museo fa parte di un gruppo di vetture denominato "70" (numeri 70-79) e dotate di due carrelli (tipo Brill), entrambi bimotori. Fu costruita per la STFER nel 1912 dalle Officine San Giorgio di Pistoia (per la parte meccanica) e dalla Thomson Houston (per la parte elettrica). In origine era costituita da una vettura in un'elegante cassa in legno, con lucernario superiore, rivestita esternamente in doghe di legno lucidato, dotata per ogni fiancata di un'entrata centrale ed un'uscita di estremità (lato destro nel senso di marcia) presso le piattaforme: le entrate centrali corrispondevano ad un vestibolo che separava i due compartimenti di I e II classe.

Nel 1958 fu ricostruita con cassa interamente metallica e finestrini in lega leggera.

Si fermò definitivamente, come tutto il materiale rotabile delle Tramvie Castelli Romani, il 15 febbraio 1980, fatidica data della cessazione dell'ultimo residuo servizio tramviario Termini - Cinecittà.



Foto David Campione

9. Elettromotrice 70 (1912) delle Tramvie Castelli Romani, proveniente dal Deposito San Giovanni. Il restauro non è ancora stato completato, ma intanto è esposta in posizione definitiva, coperta da un telo. (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

Il Museo di San Paolo è completato da numerosi cimeli attinenti la lunga storia dei trasporti su ferro nel Lazio delle compagnie private. Tra questi un motocarro a scartamento ordinario del 1968, munito di motore Piaggio ed altri componenti derivati da un motocarro Ape. Proviene dal Deposito di Civitacastellana Catalano ed è stato impiegato sulla ferrovia Roma - Civita Castellana - Viterbo (SRFN) per la verifica dell'armamento.

Fanno bella mostra di se anche una cassaforte del 1932 in opera presso la stazione di P.le Flaminio e svaligiata da ignoti nel dopoguerra, una bascula ferroviaria del 1906, una gru per sollevamento merci e numerose cornici con foto storiche, disegni e documenti di sicuro interesse per appassionati.



Foto David Campione

10. Il singolare motocarrolo ricavato da un Ape di costruzione Piaggio. (Foto David Campione, 26 ottobre 2004)

Nel Museo non mancano alcuni modelli, diorami e plastici. Fra tutti va citato il plastico dell'Ingegnere Mario Urbinati, noto per aver ideato la famosa "giostra" in opera sulle articolazioni dei mezzi tramviari.



©Andrea Lesti 2004

Foto Andrea Lesti

11. Il plastico Urbinati, che riproduce la stazione e la centrale elettrica di Osilo, è stato donato dalla famiglia dell'omonimo Ingegnere al Museo San Paolo. (Foto Andrea Lesti, 18 settembre 2004)

Per visitare il Museo, informazioni ed orari sono disponibili sul sito Internet di Met.ro. www.metroroma.it che gestisce la struttura. L'ingresso è gratuito, un motivo in più per non perdere l'occasione per visitare questo interessante Parco Museo, a pochi passi dalla famosa Piramide Cestia di Roma.

David Campione - 13 novembre 2004

- Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.
- Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003