



Ferrovie.it

da **Approfondimenti** del 09 settembre 1999

La ferrovia Roma - Frosinone

di **Omar Cugini**

Dalle origini ai giorni nostri

L'articolata storia della ferrovia Roma - Fiuggi - Frosinone ha inizio il 12 luglio del 1916, con l'inaugurazione della tratta Roma - Genazzano e della diramazione di 15 km da San Cesareo a Frascati, il tutto sotto la gestione della SFV, Società per le Ferrovie Vicinali.

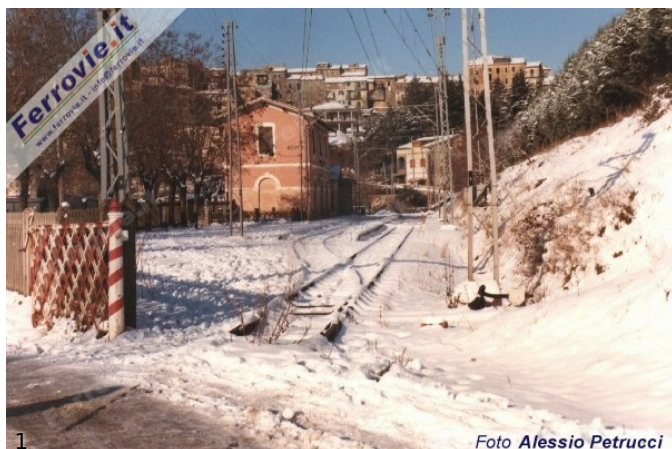
Come molte altre ferrovie secondarie costruite in Italia in quel periodo, fu adottato lo scartamento ridotto da 950 mm, curve dal raggio minimo di 45 metri, pendenze massime del 60 per mille e trazione elettrica a 1.500 Volt in corrente continua.

Il primo capolinea romano era molto più arretrato rispetto all'attuale, era infatti situato all'altezza della stazione Termini lato Via Cavour. Il 6 Maggio 1917 fu aperto il prolungamento fino a Fiuggi Fonte (30 km) e il 14 luglio dello stesso anno fu completata l'intera linea raggiungendo Frosinone Scalo oltre alle diramazioni Vico - Guarcino e Fiuggi Fonte - Fiuggi Città.

La tratta Frosinone Madonna della Neve - Frosinone Città fu attivata il 13 novembre 1926, seguita il 28 aprile 1927 dalla diramazione urbana Centocelle - Piazza dei Mirti; nello stesso periodo entrò in servizio anche un breve raccordo merci per collegare la stazione FS di Zagarolo scalo al paese.

Nel periodo di massimo splendore, l'intera linea misurava 140 km e trasportava circa 2.600.000 utenti. Il successo di quegli anni fu dovuto anche al fatto che in una zona servita da strade rese impraticabili d'inverno dalla neve e dal ghiaccio, la ferrovia rappresentava spesso l'unico mezzo di trasporto.

A partire dagli anni '30, però, le precarie condizioni economiche della società provocarono le prime economie d'esercizio che comportarono nel 1933 la chiusura del tratto per Guarcino, del servizio urbano di Frosinone e del tratto San Cesareo - Frascati; il 1 Luglio del 1935 fu chiuso l'intero tratto Fiuggi - Alatri - Frosinone SFV, che fu però riaperto nel 1940 nel solo tratto Fiuggi - Alatri. Soppresso negli anni '60 il servizio urbano di Fiuggi, la linea fu abbandonata da un numero sempre crescente di utenti a causa degli eccessivi tempi di percorrenza e dal decentramento di molte stazioni dall'abitato (ad esempio quella di Olevano Romano distava più di 6 km dal centro urbano).



1

Foto Alessio Petrucci



2

Foto David Campione

1. Nel rigido inverno del 1985 una serie di abbondanti nevicate colpì l'Italia intera; ecco come si presentava il piazzale della stazione di Acuto in quei giorni. Nonostante la ferrovia fosse già chiusa da oltre un anno, non era stato ancora rimosso né l'armamento né la catenaria... (Foto Alessio Petrucci, gennaio 1985)

2. ...14 anni dopo, sul piazzale di stazione di Acuto delle infrastrutture ferroviarie rimane ben poco: fervono i lavori per la realizzazione della pista ciclabile Fiuggi - Serrone. (Foto David Campione, 12 agosto 1999)

Negli anni '70 i tempi di percorrenza superiori rispetto ai mezzi su gomma (circa tre ore da Roma a Fiuggi) e la totale scomparsa del traffico merci resero quasi del tutto superata l'utilità di questo collegamento ferroviario e iniziarono a circolare voci sempre più insistenti circa la chiusura.

Nel tentativo di evitare quest'ultima e di limitare i costi d'esercizio, nel 1978 l'Acotral (subentrata alla Stefer nel 1976, subentrata a sua volta alla SFV nel 1941 come concessionaria della linea), limitò il servizio ferroviario a Fiuggi Fonte, sopprimendo nel 1982 anche il servizio urbano tra Centocelle e P.zza dei Mirti.

Sul finire degli anni '70 per la ferrovia iniziò un lungo ed inesorabile declino. Prima una serie di frane tra Cave e Palestrina tagliò la linea in due tronconi causando il 27 dicembre del 1983 la chiusura del tratto Fiuggi - San Cesareo, poi lo scarso interesse al mantenimento da parte dei comuni attraversati, uniti allo scarso numero di passeggeri fecero sì che il 25 febbraio 1984 venisse soppresso definitivamente il servizio extraurbano tra San Cesareo e Pantano Borghese, ai limiti del comune di Roma.

Siamo a pochi anni fa, nell'estate del 1996, quando la linea è stata limitata alla stazione di Grotte Celoni per l'avvio dei lavori di ammodernamento del tratto Grotte Celoni - Pantano (5.195 metri) che, oltre al raddoppio del binario, dovrebbero trasformare il vecchio trenino nella nuova linea C della metropolitana di Roma. Per la stessa tipologia d'interventi, dal 26 luglio scorso è stata chiusa all'esercizio anche la tratta Torrenova - Grotte Celoni di 2.518 metri.

Dati tecnici

Il tratto urbano attualmente in esercizio, Roma Laziali - Torrenova di 10,100 km, è tutto a doppio binario su sede promiscua con circolazione regolata da marcia a vista, tranne un breve tratto all'altezza del sottovia Prenestino dove la circolazione si svolge a

semplice binario ed è regolata dal blocco automatico banalizzato.

Il segnalamento è quasi tutto di tipo tranviario (con semafori regolati sulla base di quelli stradali), tranne nelle stazioni di Roma Laziali e Centocelle dotate di ACEI e segnali tipo FS.



Foto Aurelio Basso

3. L'elettrotreno 812 in arrivo nella stazione di Roma Laziali proveniente da Grotte Celoni. (Foto Aurelio Basso, 12 maggio 1998)

La velocità massima ammessa dalla linea è di 50 km/h ed i limiti di velocità sono indicati mediante piccoli cartelli rettangolari con scritta bianca su fondo nero applicati generalmente sui pali della linea aerea.

Le stazioni e le fermate presenti lungo la tratta Roma Laziali - Grotte Celoni, complessivamente lunga 12,618 km, sono 25 compresi i due capolinea; la velocità commerciale calcolata su questo percorso è di 21,6 km/h con una percorrenza di circa 35 minuti mentre i passeggeri trasportati sono mediamente 30.000 al giorno e 8.000.000 l'anno.

Il deposito e l'officina si trovano presso la stazione di Centocelle, dove sorge anche l'unica sottostazione elettrica.

Da Grotte Celoni in poi, in direzione Frosinone, la ferrovia era tutta a binario unico, con incroci possibili in tutte le stazioni; oltre la stazione di Pantano i segnali di protezione delle stazioni erano del tipo ad ala semaforica.

I vari passaggi a livello presenti lungo la linea erano del tipo senza barriere con Croce di S. Andrea con l'eccezione del tratto Grotte Celoni - Pantano, dov'erano installati dei passaggi a livello automatici con semibarriere.

Il percorso da Roma a Frosinone

Partendo dalla stazione Termini la ferrovia si dirige lungo Via Giolitti, verso Porta Maggiore e da lì per Via Casilina, passando al centro della strada. Oltrepassata la stazione di Centocelle (utilizzata solo come raccordo per il deposito) i binari attraversano la Via Casilina continuando il loro percorso sul lato sinistro della strada.

Tra Grotte Celoni e Pantano la linea abbandona la Via Casilina per correre all'interno dei quartieri Borghesiana e Finocchio, ma arrivati in fondo alla discesa del km 20 la ritroviamo al lato della strada. A questo punto siamo arrivati a Pantano Borghese, capolinea fino al 20 giugno del 1996.



Foto David Campione

4. Fino al 20 giugno del 1986 alla stazione di Pantano Borghese si attestava la linea proveniente da Roma Laziali. Oggi tutti i binari e la palificazione sono stati rimossi, mentre in buono stato di conservazione ci sono ancora lo scalo merci ed il fabbricato viaggiatori; alle spalle di quest'ultimo si scorge il viadotto che sarà sede della nuova linea. (Foto David Campione, 12 agosto 1999)

Di qui in poi rimane più difficile seguire quel che rimane della strada ferrata in quanto i binari sono stati o rimossi o coperti dalle sterpaglie (anche i pali della linea aerea sono stati abbattuti in alcuni punti).

Sempre seguendo la Via Casilina si arriva a San Cesareo dove è ancora esistente l'antica stazione con il relativo piazzale interno e i vari edifici di servizio. Si prosegue fino al bivio per Zagarolo dove si abbandona la via Casilina, girando a sinistra per prendere la SS 155 Prenestina; ancora pochi chilometri e si può vedere quel che resta del triangolo d'accesso alla stazione di Zagarolo Scalo FS ed il fabbricato viaggiatori di Palestrina.

Passata la stazione di Paliano, il tracciato della ex-ferrovia diventa più tortuoso, iniziando ad arrampicarsi sui monti Ernici, dove al culmine la linea raggiunge i 735 metri, per poi raggiungere Fiuggi.



5



6

5. Nei pressi di Piglio l'armamento è stato rimosso, ma in compenso sono stati lasciati i pali della linea aerea.

6. Tra Palestrina e Fregene la linea diventava particolarmente tortuosa ed acclive; nella foto un ponte in curva tra Piglio ed Acuto, rimasto ancora intatto con palificazione ed armamento. (Foto David Campione, 12 agosto 1999)

Lasciata la città delle terme, si continua a percorrere la SS 155 Prenestina passando per Alatri ed infine raggiungendo Frosinone, dove è ancora visibile la vecchia stazione ubicata di fronte alla stazione FS e fino a pochi anni fa utilizzata come biglietteria. Parte del piazzale interno è invece adibito a parcheggio per gli autobus extraurbani, come del resto è stato fatto a Fregene. C'è da dire che nel tratto Fregene - Alatri i binari sono stati quasi tutti rimossi (c'è rimasta però qualche stazione), mentre da Alatri a Frosinone è praticamente impossibile trovare resti del tracciato originale della ferrovia.

Il materiale rotabile

Per la costruzione della ferrovia furono utilizzate quattro locomotive Borsing a tre assi accoppiati, mentre il primo lotto di rotabili entrati in servizio consisteva in quattro locomotive provviste di vano bagagli, 20 elettromotrici Breda, 12 vetture a due assi e numerosi carri merci (alcuni dei quali ancora accantonati nel deposito di Centocelle).



7

Foto Omar Cugini



8

Foto Aurelio Basso

7. Scorcio del locomotore del gruppo 4, in deposito a Centocelle. (Foto Omar Cugini, 28 luglio 1999)

8. Elettromotrice 02 inquadrata dai rimorchi semipilota 058 e 123 a Roma Laziali. (Foto Aurelio Basso, 24 marzo 1996)

Tra il 1953 e il 1962 entrarono in servizio i nuovi elettrotreni articolati a tre casse, serie 800, costruiti da Stanga - TIBB e dotati di pattini elettromagnetici per la frenatura d'emergenza.

Tra il 1986 e il 1988 la Firema fornì una nuova serie di 6 elettrotreni studiati apposta per il servizio urbano e classificati come gruppo 820.

Per il futuro, infine, è prevista una fornitura di 6 elettrotreni a due casse, già in avanzata fase di costruzione.



Foto Aurelio Basso



Foto Aurelio Basso

9. Elettrotreno 801 in procinto di partire da Roma Laziali per Pantano. (Foto Aurelio Basso, 24 marzo 1996)

10. Elettrotreno 821a tre casse di costruzione Firema, appartenente al gruppo 820 composto in totale da 5 complessi entrati in servizio dal 1987 in sosta a Roma Laziali. (Foto Aurelio Basso, 24 marzo 1996)

Parco Materiale rotabile				
Tipo	Gruppo	Numero	Anno	
Elettromotrice Semipilota	02-03	2	1926	
Elettromotrice Semipilota	02-03	2	1926	
Elettromotrice Semipilota	420	7	1926	
Elettrotreno a 3 casse	810	3	1961	
Elettrotreno a 3 casse	820	6	1987	
Rimorchiate semipilota	050	8	1925	
Rimorchiate semipilota	060	5	1928	
Rimorchiate semipilota	070	2	1934	
Rimorchiate semipilota	080	3	1940	
Rimorchiate semipilota	100	8	1941	
Rimorchiate semipilota	120	2	1956	
Locomotore	4	1	1915	
Locomotore	434	1	1921	

Composizioni dei materiali		
Serie	Composizione	Posti offerti (totale a sedere e in piedi)
EM 01	123/02/058	324
	122/03	230
	107/103/085	332
EM 100	101/105/084	332
	104/106/082	332
	109/110	230
	056/421/063	292
	057/422/051	292
	060/423/061	292
	073/424/071	292
EM 420	067/426/059	292
	065/428/052	292
	055/429/050	292
ET 800	801	224
ET 810	811	237
	817	237
	820	286
	821	286
ET 820	822	286
	823	286
	824	286
	825	286



Foto Omar Cugini

11 Un caratteristico rotabile destinato alla manutenzione della linea aerea, ripreso nel deposito di Centocelle. (Foto Omar Cugini, 28 luglio 1999)

Cosa vedere

Sul tratto urbano, che ha un carattere essenzialmente tranviario (come evidenziato dalla segnaletica), si trovano ancora in servizio le vecchie elettromotrici Breda e relative rimorchiate.

Presso Porta Maggiore (P.le Labicano) dove la linea incrocia i binari tranviari dell'ATAC, sono presenti due antichi segnali luminosi (manuali) che servivano a regolare le precedenza: sono costituiti da due cabine sormontate da un cubo con ai lati le luci verdi e rosse alternate in modo che al verde per un lato corrispondesse il rosso per l'altro (attualmente questi segnali non sono utilizzati e c'è da sperare che non vengano rimossi).

Presso Centocelle (Via Casilina 877) si trova sia la vecchia stazione (ora utilizzata solo per le manovre di ingresso al deposito) sia il deposito dove sono accantonati numerosi carri merci e quasi tutte le elettromotrici del servizio extraurbano.

Sempre nei pressi di questa stazione partiva la breve diramazione per Piazza dei Mirti. Di questo binario n'è rimasto un breve tratto saltuariamente utilizzato per le manovre d'ingresso in deposito.

Del capolinea di Piazza dei Mirti rimangono solo le pensiline utilizzate adesso per il capolinea dei Bus ATAC sul lato sinistro della piazza. La ferrovia infatti girava tutta intorno alla piazza.



Foto Omar Cugini

12 Il tronchino con cui termina la ex-diramazione per piazza dei Mirti, chiusa nel 1982. (Foto Omar Cugini, 28 luglio 1999)

Presso la stazione di Grotte Celoni, invece, il COTRAL ha allestito una piccola mostra sulla storia della linea e sul suo futuro. Peccato solo che, oltre a non esserci quasi nulla di interessante (giusto tre pannelli e uno spezzone del nuovo binario predisposto per il doppio scartamento), è quasi impossibile visitarla in quanto non sono noti gli orari di apertura (si può in compenso sperare nella "gentilezza" del capostazione: io sono riuscito solo dopo più di mezz'ora di trattative!).

Leggermente più interessante è il tratto extraurbano, in quanto molte stazioni, oltre ad essere ancora intatte, presentano sia i binari sia i segnali di protezione (del tipo ad ala). È invece scomparso il triangolo di accesso alla stazione FS di Zagarolo, mentre è in serio pericolo il piazzale della stazione di San Cesareo in quanto il comune intende realizzarci un parcheggio (gran parte del piazzale è stato già asfaltato).

Quasi tutte le stazioni sono visitabili anche se, dato che alcune di esse sono utilizzate come abitazione (presumibilmente da dipendenti Co.tra.I.) conviene chiedere prima il permesso al fine di evitare spiacevoli equivoci.



Foto David Campione

¹³Ecco cosa rimane del segnale di protezione della stazione di Acuto... (Foto David Campione, 12 agosto 1999)

¹⁴Il futuro

Il tratto urbano è destinato a lungo termine ad essere sostituito dalla linea C della metropolitana di Roma: un percorso di ben 30 km da Pantano fino a Vigna Clara che collegherà la zona Sud - Est della città con quella Nord, ricongiungendosi così al "famoso" anello ferroviario mai chiuso.

Tempi di percorrenza previsti 60 minuti con una frequenza di un treno ogni due minuti, 34 stazioni e un bacino di utenza di 350.000 passeggeri al giorno secondo le stime del COTRAL.

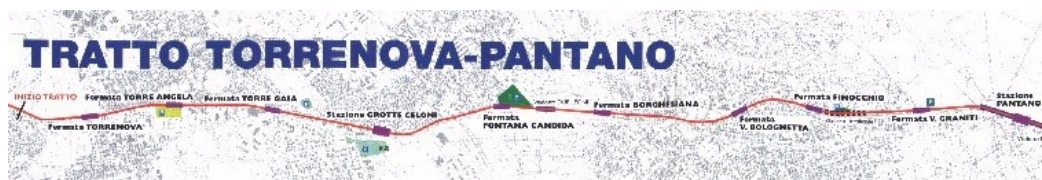


Foto David Campione

¹⁴Presso Pantano Borghese è quasi ultimata la costruzione del viadotto; qui si attesterà il nuovo capolinea della Roma Laziali - Pantano, che successivamente sarà capolinea della nuova linea C della metropolitana di Roma. (Foto David Campione, 12 agosto 1999)

Entro la fine del 2000, intanto, dovrebbe riaprire la tratta Pantano - Torrenova: qui attualmente è in corso la ricostruzione della sede ferroviaria con la messa in opera di traversine in cemento armato precompresso della ditta Vianini, prime nel loro genere in Italia poiché dotate di doppio attacco della rotaia sia per lo scartamento di 950 mm che per quello ordinario di 1.435 mm; l'interbinario adottato è di 3,35 metri.

Secondo i progetti, la tratta Pantano - Torrenova verrà riaperta all'esercizio con scartamento 950 mm, (come il resto della linea), che sarà successivamente portato allo scartamento ordinario, non appena la linea C sarà una realtà.



¹⁵Schema della tratta Torrenova - Pantano, interessata dai lavori di ammodernamento.

Il progetto definitivo del tratto Alessandrino - San Giovanni, con diramazione dalla fermata di Gordiani alla nuova stazione di V.le P. Togliatti sulla Roma - Tivoli (FM2) è stato presentato il 31 luglio scorso e ci sono già i finanziamenti.

Sono ancora da finanziare (previsioni ottimistiche parlano del 31/10/99 come data di richiesta del finanziamento) i lavori nel tratto San Giovanni - Colosseo, mentre non è stato ancora presentato il progetto per il tratto che attraverserebbe il centro storico (da San Giovanni ad Ottaviano). Se i tempi saranno rispettati entro quattro o cinque anni dovrebbero essere pronti i primi 18 km della linea. Per il tratto extraurbano restano invece ben poche speranze di rivedere i treni circolare: il tracciato ed i tempi di percorrenza non ne rendono competitiva la riapertura.

Tra l'altro, dallo scorso mese di marzo sono in corso i lavori per trasformare in pista ciclabile la parte del tracciato ferroviario che va da Fiuggi a Serrone: l'ultimazione dei lavori è prevista per dicembre '99 e si sta smantellando in tutta fretta quel po' che rimaneva della ferrovia ovvero binari, palificazione ed i pochi segnali...

Il progetto è secondo me molto discutibile in quanto sono del parere che se era inutile la ferrovia non vedo come possa essere utile una pista ciclabile.

Nell'immediato, invece, si potrebbe realizzare un museo con la storia della linea, salvando così il materiale superstite (e c'è n'è ancora tanto) da una distruzione certa.

Omar Cugini - 09 settembre 1999

☐ 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