

La ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone e diramazioni

Quasi tutte le favole cominciano con le parole "c'era una volta", e le possiamo far nostre per la linea che ci accingiamo a descrivere.

Nata con lo scartamento ridotto 95 cm e con la trazione a vapore, che al tempo era quasi d'obbligo, si inoltrava nella Ciociaria fino a raggiungere il suo capoluogo Frosinone. Il tracciato faceva mettere spesso in dubbio la classificazione di ferrovia, giacché molti paesi venivano traversati utilizzando in promiscuità le vie urbane, alla stregua di un tram. La linea ha avuto vicissitudini a non finire, obsolescenza e calo di utenza da un lato e attraversamento di centri abitati che causavano ingorghi, hanno fornito il pretesto a quanti volevano sbarazzarsi del "tranvetto" e, purtroppo, costoro hanno vinto vedendone la totale soppressione. La storia della linea è fatta di tagli dopo tagli e, alla fine restò il solo tratto urbano romano. Pareva finita la "potatura" ma anche il restante è stato chiuso, con la motivazione della trasformazione in linea metropolitana tradizionale, con nuovo materiale rotabile e fruente dello scartamento ordinario. La storia della linea ha inizio il 1907 quando l'ing. Antonio Clementi aveva ideato una ferrovia da Roma per Anticoli di Campagna e Frosinone fino a Isola Liri. Chiesto il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, venne concesso nel marzo 1909, ma tenendo fuori il tratto Frosinone-Isola Liri. Nel 1913 Anticoli divenne Fiuggi e, conseguentemente la linea divenne Roma-Fiuggi-Frosinone. I lavori ben iniziati portarono nel 1916 all'apertura del tronco Roma-Genazzano lungo 47,300 km e della diramazio-

ne San Cesario-Frascati di 15,173 km, entrambe con scartamento di 95 cm. Nel maggio 1917 segue un tronco di 30,800 km da Genazzano a Fiuggi e, nello stesso anno ma a luglio, il completamento di 33 km da Fiuggi a Frosinone, portando il totale kilometrico a 135 km. In contemporanea all'ultima apertura, vennero aggiunte alla rete le diramazioni per Fiuggi Fonte e per Fiuggi Città di 4,870 km, partenti entrambe da Fiuggi stazione, Guarcino-Vico del Lazio di 3,428 km e il tronco urbano frusinate di 2,800 km, per un kilometraggio aggiuntivo di oltre 11 km.

Si voleva dare un'ulteriore estensione alla rete pensando ad altri tronchi, quali San Vito-Tivoli e Priverno-Frosinone-Sora, quest'ultima località presso il confine Abruzzo. Altre località da collegare dovevano essere Subiaco e Segni, importanti centri minori del Lazio orientale. A Frosinone venne apportata una modifica per cui, all'inizio il capolinea era presso la stazione FS, dopo aver percorso la parte cittadina, poi successivamente i convogli raggiungevano prima la stazione FS e dopo affrontavano la salita per la città. Stante la caratteristica costruttiva di tipo tranviario, si poté organizzare appunto un servizio di questo tipo, a Roma da Termini a Centocelle e a Frosinone dalla parte bassa a quella alta della città. A Fiuggi, le due diramazioni che si aprivano sui due lati della linea ma in continuità tra loro, permisero di far circolare un tram anche sul percorso fiuggino: Fonte-Stazione-Città, con un servizio frequente per l'epoca. La linea, o meglio la rete, va avanti con la sua vita, ma nubi oscure all'orizzonte

preannunciano il peggio. Ragioni finanziarie nel 1924, fanno temere la cessazione di tutti i servizi, ma la situazione è salvata dall'affidamento ad un Commissario Governativo che risana il bilancio che, poi evidenzierà un lieve avanzo. Purtroppo però il calo di utenza, che tante linee ha condannato, anche su questa nostra provoca i primi tagli. Nel 1935 viene chiusa la tratta Fiuggi-Frosinone, ma successivamente riaperti i 16 km da Fiuggi ad Alatri. L'anno successivo, il 1936 vede la chiusura della breve Guarcino-Vico del Lazio, e poi ancora dopo un anno, il servizio tranviario urbano di Frosinone. Il tempo vedrà scomparire pure il servizio tranviario di Fiuggi, la tratta Fiuggi-Alatri e San Cesario-Frascati. Una "provvidenziale" interruzione della linea, limita il servizio tra Roma e Genazzano, ma non basta! Cessa tutto il servizio interurbano di Roma e finanche la tranvia urbana per piazza Mirti. Quel che restava non usciva dal comune di Roma, e sembrava che il restante avesse trovato la salvezza definitiva con l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Illusione! Una ulteriore chiusura dell'unico tratto urbano, ha cancellato del tutto una gloriosa linea. Autobus dappertutto vittime del traffico caotico, ma anche essi stessi generatori, fanno pensare che la situazione non potrà andare avanti così all'infinito. Non è azzardato pensare che, quegli amministratori che hanno nei loro pensieri il solo autobus, dovranno anche a malincuore, ripensare ad una ferrovia che non sarà un ritorno al passato, ma una correzione degli errori madornali commessi.

Antonio Buonoconto

Messa in vendita la stazione sistemata dalla "Stella Cometa"

I volontari difendono la ferrovia di Boscoreale!

Appelli caduti nel vuoto. Un'amara ricompensa dopo anni di lavoro e sacrifici

Una storia che è testimonianza del vuoto istituzionale presente in molte parti d'Italia.

Lo Stato è dunque morto? La domanda è d'obbligo alla luce di questa vicenda. Parliamo della vecchia ferrovia Cancellone - Torre Annunziata che è ormai prossima alla dismissione definitiva. Nel 1885, quando la ferrovia fu inaugurata, lo Stato italiano, appena nato, voleva portare lo sviluppo e il progresso anche alle falde del Vesuvio. E proprio per tanti decenni, quella strada ferrata ha contribuito a rendere più agevoli gli spostamenti dei cittadini e delle merci di tutte le comunità che gravitavano su quel territorio.

Arriviamo così al 2005 che segna l'inizio della fine e cioè da quando tutti i passaggi a livello furono automatizzati in modo da rendere meno gravose le attese degli automobilisti. Già nell'ultimo periodo, il servizio ferroviario aveva ridotto notevolmente le corse. La parola d'ordine era ridurre i costi: invece di dare ai cittadini più opportunità di spostamento con mezzi pubblici, pian piano, ne si è decretata la distruzione. In questo triste scenario, s'inscrive la vicenda, del tutto particolare, della stazione FS di Boscoreale. Siamo nel maggio 2002, quando l'Amministrazione comunale del paese affitta tutti gli immobili e le aree della stazione al prezzo di 2 milioni e 400 mila lire mensili. Come succede in molti casi del genere, la situazione invece di migliorare peggiora.

Di fatto, le aree non sono per nulla curate, pulite e valorizzate, per renderle maggiormente fruibili, al contrario sono abbandonate con uno spreco di risorse pubbliche e con l'aumento del degrado per gli atti di vandalismo. Nella primavera del 2007, i Commissari Prefettizi, che si erano insediati dopo lo scioglimento del consiglio comunale nel 2006, si recano alla stazione per verificare la situazione e, soprattutto, per capire per quale oscuro motivo si paghi l'affitto per una struttura che non è utilizzata. Dopo il sopralluogo, scrivono immediatamente alle Ferrovie per chiedere la rescissione anticipata del contratto che aveva la durata di sei anni, ottenendola senza pagare alcun dazio, nonostante gli evidenti danni arrecati. Nel febbraio 2008, il presidente dell'Associazione "Stella Cometa", che operava nei locali della chiesa parrocchiale del paese, per trovare nuovi e più adeguati spazi per poter svolgere le varie attività sociali, culturali e ricreative rivolte a giovani, bambini, adulti e agli anziani, non disponendo di risorse economiche si interessò alla vecchia stazione FS abbandonata. In primo luogo, informò il consiglio direttivo dell'associazione e contattò gli uffici di Rfi per tentare di ottenere la struttura in comodato d'uso. Le Ferrovie, anche per rimediare a tutto quel degrado, acconsentirono e fu stipulato un comodato per la durata di cinque anni, comodato gratuito ma, certamente, gravoso per un

gruppo di volontari privo di risorse finanziarie. Oggi, a distanza di cinque anni, lo Stato, attraverso le Ferrovie ed anche con una nota della Prefettura di Napoli, ha fatto sapere a quei volontari forse "troppo sognatori", che non appena sarà firmato il decreto di dismissione da parte del Ministro dei Trasporti, gli immobili dovranno essere alienati.

Certo, un'amara ricompensa per chi ha rimediato, attraverso l'impegno, il lavoro e tanti sacrifici, all'incuria ed all'inefficienza delle istituzioni. In sostanza, è questo il premio a quei volontari che hanno rimesso in piedi la vecchia stazione, del tutto abbandonata e dimenticata da chi di dovere, e che hanno rimediato all'inefficienza dell'Amministrazione Comunale di Boscoreale comprendo, con il loro lavoro e con i loro sacrifici, la distrazione di chi aveva ripreso indietro degli immobili ridotti quasi a dei ruderi poco più di cinque anni or sono? Sino ad oggi, tutti gli appelli lanciati alle istituzioni dai volontari, che vogliono rimanere in questi locali per poter svolgere la loro attività, sono caduti, puntualmente, nel vuoto. I membri dell'associazione si augurano che quando gli immobili saranno messi in vendita la comunità di Boscoreale protesti contro questa grave ingiustizia e faccia capire, con atti concreti ma pacifici, agli amministratori che essere volontari non è sinonimo di sciocchi e che, soprattutto, il paese di Boscoreale sarà sempre a fianco di chi si è battuto per dare lustro alla vecchia stazione. Dal canto loro, i volontari sono decisi a lottare sino alla fine per non perdere troppo presto un luogo che è divenuto anche il simbolo di legalità e di partecipazione. Un bene comune che vale la pena ribadire che è stato ricostruito solo ed unicamente grazie alle sole di semplici cittadini. Un bene che deve restare alla comunità.

M.F.

Fondazione FS Italiane

Approvato il bilancio 2013 e il programma delle attività 2014

Raggiunti tutti gli obiettivi, in coerenza con il budget assegnato lo scorso 16 maggio

Lo scorso 5 maggio, il Consiglio di Amministrazione della Fondazione FS Italiane ha approvato il Bilancio 2013 e il programma delle attività per l'anno 2014.

Il Presidente e i Consiglieri della Fondazione, guidata dall'ing. **Luigi Cantamessa**, hanno espresso soddisfazione per i risultati raggiunti durante questo primo anno di attività. Tutti i principali obiettivi che la Fondazione si era posta sono stati infatti raggiunti in coerenza con il budget assegnato e pur nel contesto di una non facile congiuntura economica che ha penalizzato il mercato turistico e, di conseguenza, il noleggio dei treni storici.

In particolare, la Fondazione ha acquisito 11 hub costituiti da Officine dismesse che saranno riadattate per la sosta e la manutenzione dei 200 rotabili storici operativi; ha riorganizzato e aperto la Biblioteca e l'Archivio storico Centrale, nel Cortile d'Onore della sede di Villa Patrizi; ha riorganizzato il

Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, con aperture in tutti i week end; ha avviato il progetto "Binari Senza Tempo", che riguarda quattro tratte ferroviarie le cui caratteristiche tecniche e ambientali sono di notevole interesse e bellezza, che saranno dedicate a itinerari con treni storici.

Il Consiglio di Amministrazione è stato anche l'occasione per la consegna al Presidente della Fondazione, ing. **Mauro Moretti**, di una speciale targa in bronzo con il suo numero di matricola quando fu assunto nel 1978. La targa è stata appositamente fusa ed è identica a quelle usate da oltre un secolo per le locomotive di Ferrovie dello Stato Italiane.

Tutti i dettagli delle attività e, a breve, il Bilancio dell'Ente saranno disponibili su fondazionefs.it.

Le ultime iniziative culturali e per il turismo ferroviario sono consultabili sulla pagina Facebook Fondazione FS Italiane.

Red

HOTEL-VILLAGGIO TURISTICO LA ZAGARA APERTO TUTTO L'ANNO

89063 Melito Porto Salvo (Reggio Calabria) Italy

Via Lungomare dei Mille - Fraz. Annà

Tel. e Fax: 0965/787004-0965/787040 Tel. cell. 328/8971133

Tel. cell. Villaggio 340/5248819 - Tel. di Milano 02/2894521

e-mail: silvestropalumbo1937@tiscali.it - www.hotellazagara.it

SETTIMANE AZZURRE PROMOZIONALI AL VILLAGGIO TURISTICO LA ZAGARA AL MARE

Tariffe anno 2014

CAMERE

Pensione completa alta stagione (dal 02 al 16 agosto) € 58,00

Mese di luglio (fino al 2 agosto)

(e dal 18 agosto al 6 settembre) € 43,00

Altri periodi (aprile-maggio-giugno e settembre) € 42,00

Restanti mesi € 40,00

La mezza pensione è ridotta di € 5,00

Compreso bevande ai pasti (acqua minerale e vino locale a volontà)

1 ombrellone e 2 sdraio

PIANO FAMIGLIA

Per ogni letto aggiunto in camera riduzione del 10% sulle tariffe di pensione

I bambini fino a tre anni sono gratis, ragazzi da 4 a 12 anni sconto del 50%.

Giorno di arrivo a scelta del cliente da concordare con la struttura

MINI - APPARTAMENTI

Affitto tariffe settimanali

Giugno-settembre 4/6 posti letto € 250,00

Due locali più servizi 4/6 posti letto

Luglio 4 posti letto € 300,00

Luglio 6 posti letto € 350,00

Agosto 4 posti letto € 450,00

Agosto 6 posti letto € 500,00

Restanti mesi 4/6 posti letto € 225,00

In agosto minimo 2 settimane di affitto - prima quindicina o seconda quindicina.

I mini appartamenti sono tutti con aria condizionata, e dotati anche di 1 ombrellone e 2 sdraio, Le tariffe sono comprensive di acqua, luce e gas.

Per le pulizie finali dei soli mini-appartamenti vanno corrisposti € 40,00.

Transfert gratuito all'arrivo e partenza dalla stazione FS/aeroporto

Informazione/prenotazione Sig. Palumbo Silvestro cell. 328/8971133.

Per i Lettori di "OF osservatore ferroviario" uno sconto del 6%.

Questo numero di "OF" è stato inviato a:

Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro dell'Economia, Ministro e Sottosegretari di Stato delle Infrastrutture e dei Trasporti, Presidenti e Membri della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e Commissione Lavori Pubblici-Comunicazioni del Senato della Repubblica, Presidenti dei Gruppi parlamentari, Presidenti e Assessori regionali dei Trasporti, Procura Generale della Corte dei Conti, Presidente, Consiglieri di Amministrazione, Amministratore delegato e Dirigenza F.S. S.p.A., Organizzazioni Sindacali di categoria e confederali tutte, Presidenti dei D.L.F.