

la linea ferroviaria
Civitavecchia Capranica – Sutri
Fabrica di Roma Orte

storia della linea

Ing. Valerio Giovine

Il contesto

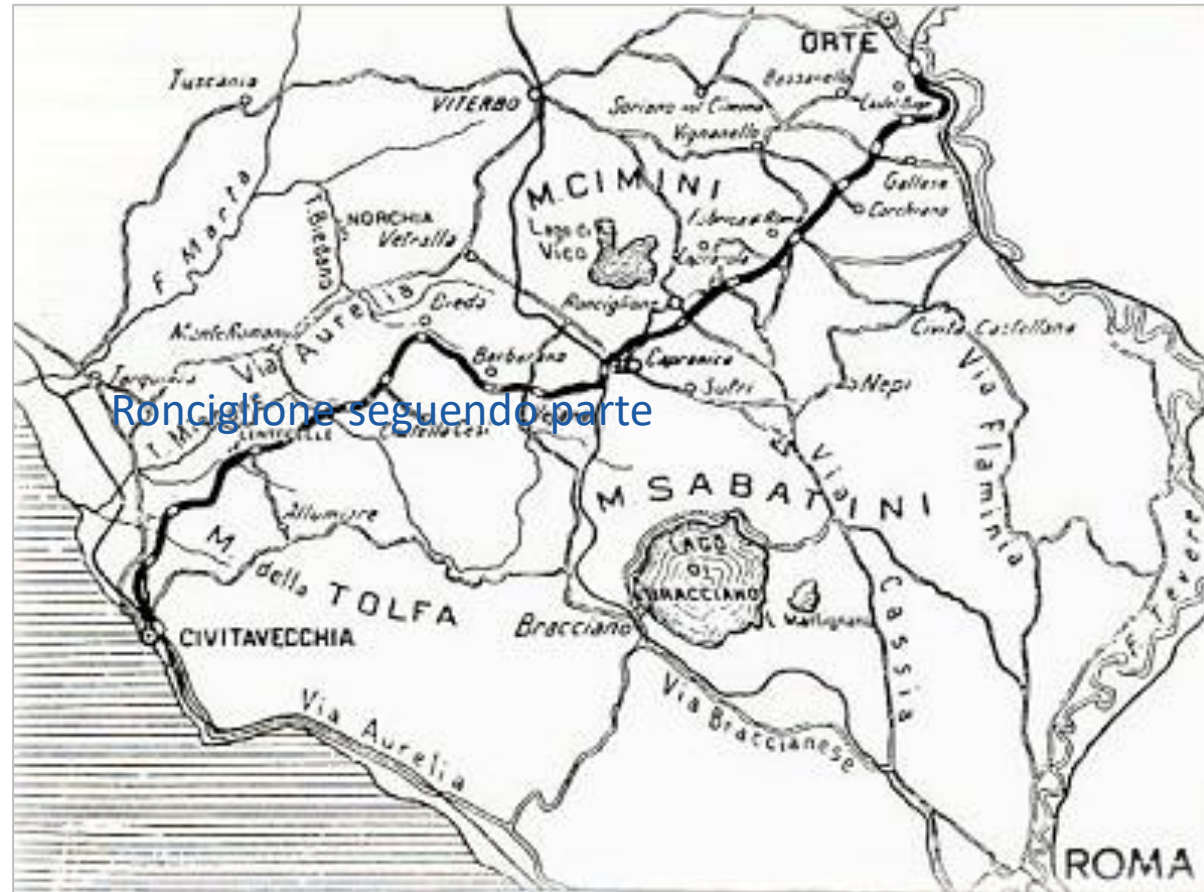
Con la nascita del Regno d'Italia (1861) sorge l'esigenza di collegare tra loro parti di territorio precedentemente divise dai confini, con il sistema di trasporto "rapido" dell'epoca: la ferrovia.

Nel 1892 viene progettata una **ferrovia** tra i porti di Civitavecchia e Ancona passante **per i poli industriali** di Terni e Fabriano.

Nel 1894 viene realizzata la diramazione della linea Roma – Viterbo tra Capranica e Ronciglione seguendo parte del tracciato del progetto.

La posizione della linea ferroviaria

(da Archeoind)



La realizzazione

Nel 1917 viene approvato il progetto dell'ing. Valentino Peggion con alcune variazioni (riduzioni raggi di curvatura, aumento pendenze dal 18‰ al 25‰) per ridurre i costi di investimento, richiedendone l'elettrificazione.

Nel 1921 la Società Elettro Ferroviaria Italiana firma la convenzione per la costruzione (10.000 lire a km) e avvia i lavori che terminano nel 1928 con l'apertura all'esercizio a **trazione a vapore** (in attesa di definire la scelta sulla modalità di alimentazione TE).

La costruzione del ponte di Ronciglione

(da Archeoind)



Le caratteristiche tecniche

Lunghezza totale: 86 km (Civitavecchia – Capranica 49 km, Capranica – Orte 37 km)

Raggio minimo curvatura: 300 m (per 7 km totali)

Pendenza massima: 25‰

Opere d'arte: 11 gallerie (per 4 km totali), 29 ponti e viadotti

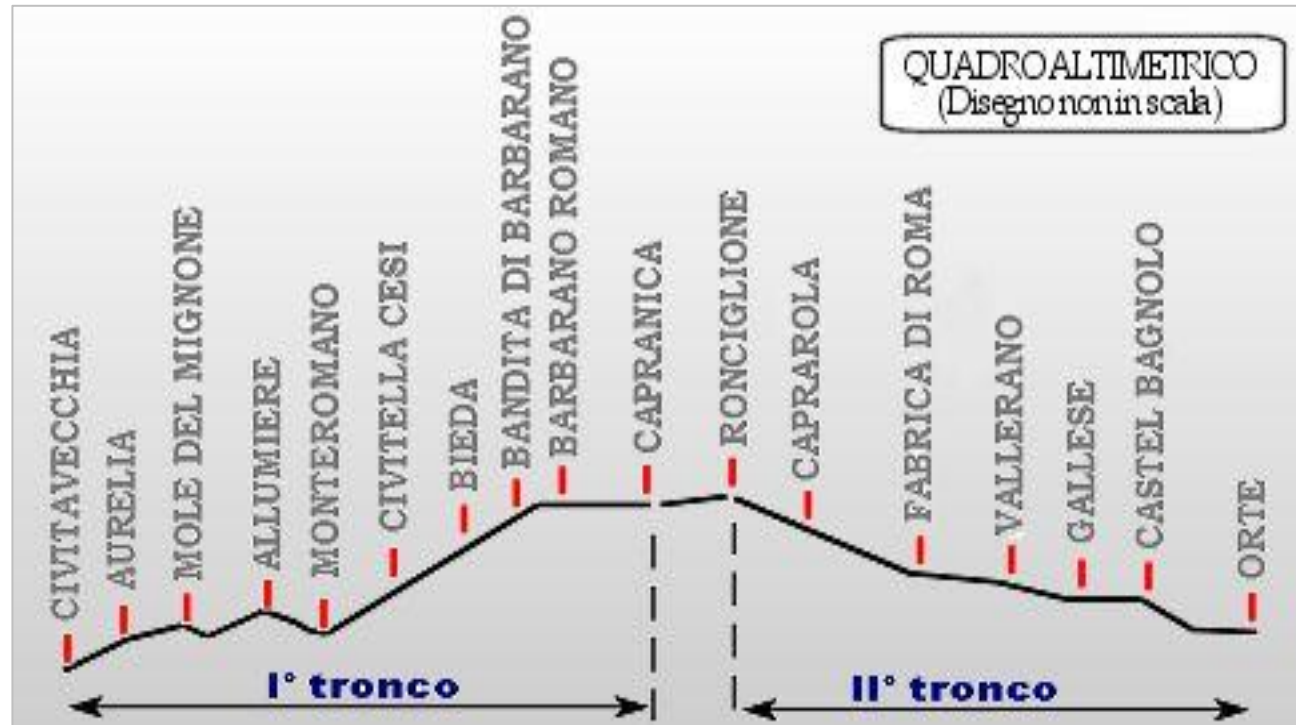
Velocità di linea: 75 km/h

Stazioni: 4 capotronco, 10 intermedie, 6 fermate

lunghezza reale metà del percorso via Roma e lunghezza virtuale equivalente

Il tracciato altimetrico

(da Archeoind)



L'esercizio

La linea viene gestita con sistema di **Dirigenza Unica** (sede a Viterbo P.F.) e svolge **traffici locali viaggiatori e merci**, scarsi per lontananza delle stazioni dai centri abitati e per impossibilità di treni pesanti (locomotive di spinta). Nel 1935 vengono introdotte le Aln 56 per i servizi viaggiatori.

Nel 1961 si verifica una frana all'imbocco della galleria Cencelle e viene **sospesa** la circolazione tra **Civitavecchia e Capranica**.

La tratta **Capranica – Orte** rimane **in esercizio** fino al 1994 (nel 1989: 7 coppie di treni viaggiatori con ALn 668 e 1 merci con D 343).

I veicoli dei servizi viaggiatori nel tempo

(da Archeoind)



I lavori di ripristino

Nel 1981 vengono stanziati 35 mld lire rifinanziabili per **ripristino ed elettrificazione** della linea (aumento velocità commerciale a 90 km/h con raccordi parabolici, armamento pesante per 22,5 t/asse, modulo a 550 m, SSE da 5400 kW, sistema CTC con ACEI semplificati e blocco conta-assi).

Svolti lavori da Astaldi Costruzioni (gallerie, parte corpo stradale, alcune travate metalliche) fino al 1994.

Nel 1998 finanziati gli ulteriori lavori, ma **non avviati** i cantieri.

I lavori di ripristino del 1990

(da Archeoind)



Altri utilizzi

Dagli anni '60 la linea viene utilizzata come set cinematografico, in particolare la stazione di Ronciglione.

Negli anni '70 la tratta Civitavecchia Porta Tarquinia – Aurelia viene utilizzata per le prove di nuovi isolatori TE.

Negli anni '80 la tratta Civitavecchia Porta Tarquinia – Aurelia viene utilizzata per le prove delle locomotive E492 con alimentazione a c.a. 25 kv per la Sardegna.

La locomotive E492 a c.a. 25 kv

(da Archeoind)



La situazione attuale

La tratta Civitavecchia – Capranica risulta dismessa e la Capranica – Orte sospesa all'esercizio.

L'intera linea è inserita nell'elenco delle linee di interesse turistico (Legge 9 agosto 2017 n. 128).

punti di forza e vincoli per lo sviluppo futuro