Lucio Cantagalli

Storie del Regno d'Italia

nella vita della Sabina Romana

Aracne

Finito di stampare nel mese di dicembre 2003
dalla Tipolitografica Marini Gabriella
Via Antonio Moscatelli, 88
00013 Mentana (Rm)
Tel./Fax 06.9090238
E-mail: tipografiamarini@libero.it

I sogni di nuove ferrovie

Nell'aprile del 1904 l'onorevole Alfredo Baccelli lanciava in un comizio a Palombara l'idea della costruzione della linea ferroviaria Roma – Passo Corese - Rieti che permettesse il transito merci e passeggeri anche per Palombara, Mentana e Monterotondo. Procedendo a rilento l'accettazione e l'elaborazione progettuale dell'idea del deputato del collegio, Monterotondo, sempre col valido aiuto di Alfredo Baccelli patrocinò il progetto di una ferrovia a trazione elettrica che unisse lo scalo ferroviario a Monterotondo. Quest'ultima città si era sentita penalizzata quando la Società Ferrovie Romane aveva costruito la Roma–Orte nella valle del Tevere. Nei decenni successivi molti erano stati i tentativi di risolvere il problema trasporti tra la Stazione e Monterotondo. Le prime richieste ed un progetto di tramvia venne presentato nel 1884 dal signor Capponi che gestiva una fornace di calce in località Santa Barbara. Nel 1886 un altro progetto fu presentato dall'ingegner Perrani e l'anno seguente dal Genio Civile di Roma. Nel 1905 la costruzione di una ferrovia veniva inclusa nel programma del partito socialista ed anche in quello del sindaco Lorenzo Vitali. Il progetto di ferrovia a trazione elettrica venne elaborato dall'ingegnere industriale Giovanni Randanini e fu portato all'approvazione del Consiglio Comunale monterotondese dal sindaco Vincenzo Federici il 7 agosto 1908 e venne accolto non senza molte discussioni e critiche soprattutto da parte socialista che riteneva si dovesse rivolgere prioritariamente l'attenzione amministrativa al problema delle abitazioni più che al progetto trasporti. Nella relazione della direzione del Ministero degli Interni si sosteneva la soluzione della ferrovia a trazione elettrica non essendo possibile né realizzare una linea tranviaria, per le considerevoli spese di adattamento, né una guidovia perché *la strada provinciale non si presta perché polverosa durante la siccità e fangosa durante la pioggia* né una filovia *a causa delle forti pendenze stradali.* Il progetto ebbe un canale preferenziale per l'approvazione e per la concessione delle autorizzazioni di rito, grazie alle pressioni dell'onorevole Baccelli e dell'**ex deputato Raffaello Giovagnoli (4)**; la realizzazione però fu resa impossibile dal sopraggiungere della guerra e successivamente non se ne parlò più. Venne invece rispolverata in occasione delle elezioni del 1919 l'idea di una ferrovia Roma-Rieti. Se ne fece promotore il *Risveglio*, il giornale dei trasporti, che politicamente sosteneva i candidati dell'area governativa tra cui Gino Bandini e lo stesso Baccelli. All'idea già avevano espresso la loro adesione i comuni di Monterotondo, Mentana, Fara Sabina e Palombara. Particolarmente attivo in questa fase Amedeo Vitali, facente funzioni di sindaco a Monterotondo, che si prestò ad accompagnare il direttore del giornale Vezio Lucchini ed un ingegnere delle ferrovie a fare un sopralluogo nella zona che sarebbe stata percorsa dalla costruenda ferrovia. Per il 20 novembre 1919 fu organizzato un convegno a Roma in cui erano stati invitati tutti i sindaci dei comuni interessati: Mentana, Monterotondo, Fara Sabina, S. Angelo Romano, Palombara, Moricone, Montelibretti, Nerola, Poggio Moiano, Poggio Nativo, Frasso Sabino, Scandriglia, Poggio San Lorenzo, Torricella Sabina, Roccasinibalda, Montenero in Sabina, Belmonte in Sabina, Rieti. Le prime fasi operative si ebbero con le deliberazioni dei comuni di dare un sussidio alla Società Anonima Ferrovie Complementari Italiane che si sarebbe occupata della realizzazione. Il Consiglio Comunale di Mentana deliberò in merito il 29.1.1922 e quello di Monterotondo il 13.2.1922. Già il 18 aprile però la Società Anonima Ferrovie Complementari comunicava ai comuni interessati gli intralci e gli impedimenti riscontrati: "*Le pratiche per la costruzione della ferrovia Roma- Monterotondo-Palombara si stanno svolgendo normalmente e tutto fa prevedere che lo scopo possa raggiungersi in breve termine. Attualmente però è sorta una difficoltà per quanto concerne la penetrazione nella città di Roma e per l'erezione di questa stazione. Il Ministero dell'Istruzione Pubblica si oppone a che la stazione venga costruita nella località Castro Pretorio allegando, a sostegno della sua tesi, il fatto della vicinanza del Policlinico, al quale la stazione porterebbe disturbo per la tranquillità dei ricoverati; ed inoltre aggiunge che la stazione stessa sarebbe di impedimento allo sviluppo della erigenda Città Universitaria...*" V'era inoltre anche l'opposizione delle Ferrovie dello Stato che non intendevano cedere il tronco ferroviario Portonaccio–Villa Patrizi per il quale avevano altri progetti. A maggio sia il Consiglio Comunale di Mentana che di Monterotondo deliberarono di rivolgere istanza al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministero dei lavori Pubblici e dell'Istruzione Pubblica e al sindaco di Roma affinché fossero rimosse le difficoltà apposte alla realizzazione del nuovo tronco ferroviario. Nonostante le pressioni a giugno 1922 giunsero risposte negative che suonarono il de profundis all'ambizioso progetto. Il 5 giugno il comune di Roma comunicò che il terreno individuato per la costruzione della stazione era stato già concesso alla Cooperativa Egeria che aveva già iniziato i lavori di sterro per la costruzione di case. Tre giorni dopo il Ministero dell'Istruzione dava il suo responso negativo per la realizzazione della stazione di Castro Pretorio, perché poteva ostacolare il *normale funzionamento degli istituti universitari.* Il binario di raccordo Portonaccio Villa Patrizi interessava anch'esso gli istituti universitari e la concessione alle Ferrovie dello Stato, data per il trasporto di materiali per la costruzione di edifici governativi, sarebbe stata revocata. La linea Castro Pretorio-Montesacro avrebbe poi disturbato gli istituti universitari e i padiglioni clinici interessati.

(55) Alfredo Baccelli: Figlio di Guido anche lui politico (più volte ministro, nel 1903 era nel Governo Zanardelli come Ministro dell'Agricoltura) oltre che professore di medicina legale, nacque a Roma nel 1863. Fu eletto deputato giovanissimo e divenne Sottosegretario di Stato all'Agricoltura e agli Esteri. Fu nominato ministro della Pubblica Istruzione nel 1919–20. Nel 1921 era senatore. Nel 1897 presentò un'interrogazione sullo stato del Monumento ai Caduti Garibaldini; patrocinò nel 1904 la costruzione della linea ferroviaria Roma–Passo Corese–Rieti con stazione anche a Palombara Sabina.