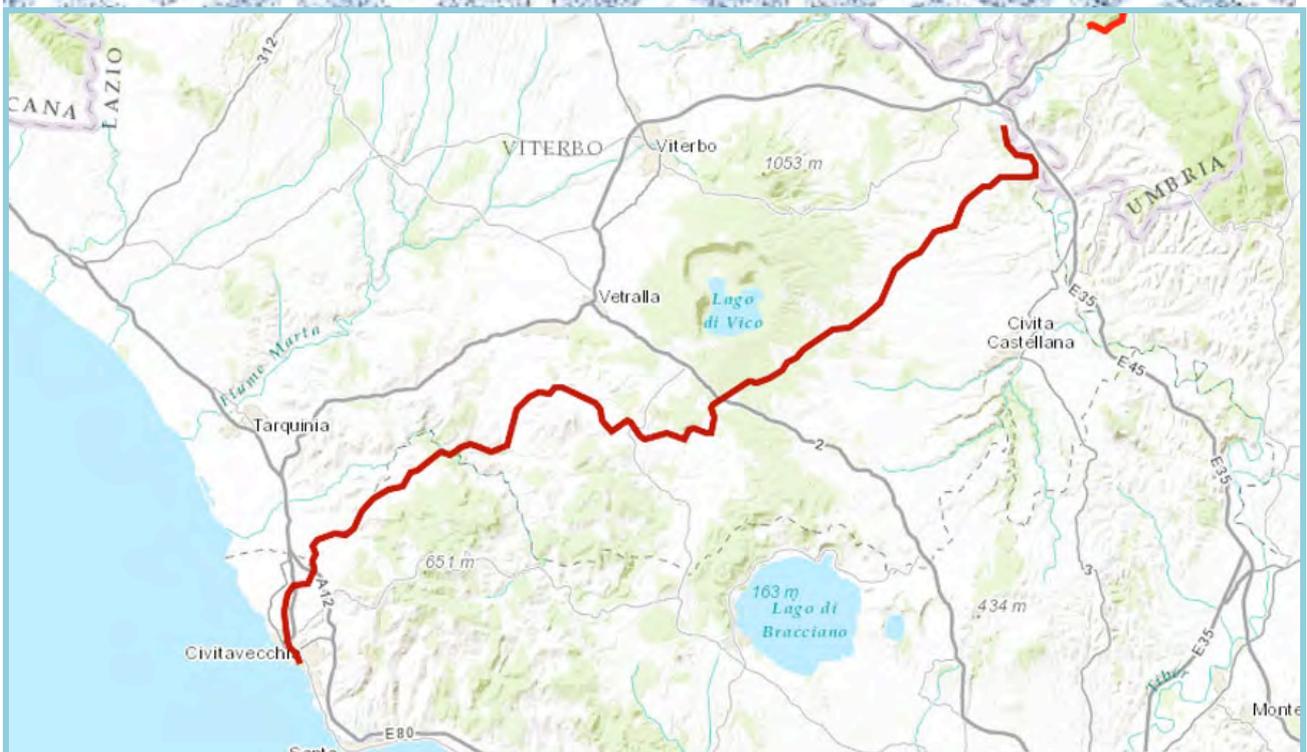


IL PONTE FERROVIARIO DI RONCIGLIONE

DANILO STENTELLA, 2014 ©



Il ponte fa parte della linea ferroviaria Civitavecchia Orte, progettata nel 1921, in funzione fino al 1994, serviva per il superamento del Rio Vicano. Si tratta di un pregevole esemplare di carpenteria metallica di derivazione tecnologica ottocentesca, realizzato nel 1928 dalla Società Nazionale Officine di Savigliano, che nel 1888 aveva costruito un analogo ponte sull'Adda, di dimensioni maggiori.



TRACCIATO DELLA FERROVIA ORTE CIVITAVECCHIA

L'ordito del ponte di Ronciglione si caratterizza per la sua costituzione in parti incernierate tra loro, secondo un paradigma isostatico, coerente con la soluzione introdotta dall'ingegnere svizzero Jules



Röthlisberger¹, tecnologia che probabilmente fu preferita in ragione della instabilità del terreno, che poteva essere compensata dalle caratteristiche dinamiche di questa particolare struttura. La scelta di un ponte a singola campata senza appoggi centrali a terra fu favorita inoltre sia dalla particolare forma della larga gola, verticale e profonda, che dalla volontà di non impiantare alti e poco strutturali piloni nel fondo valle, percorso dal fiume Vicano.



Il Ponte di Ronciglione, come analoghi ponti e grossi tralicci dell'epoca², è interamente chiodato con rivetti fissati a caldo, anche perché nell'epoca della sua realizzazione la tecnica della saldatura richiedeva impianti poco pratici da impiegare in quelle condizioni di intervento. Gli strumenti portatili per la saldatura, in particolare quelli a elettrodi, si erano cominciati a diffondere solo all'inizio degli anni venti.

La campata centrale è costituita da due settori parabolici simmetrici affiancati, che sorreggono i due piloni minori dei quattro in ferro del ponte. I due archi sono appoggiati tra di loro per mezzo di due cunei, incernierati nel punto più alto, a formare un ammortizzatore in grado di assorbire le pressioni

¹ Röthlisberger diresse le Officine di Savigliano fino alla sua morte, nel 1911.

² Ad esempio la Telfer di Papigno.



meccaniche e termiche provocate dal passaggio dei convogli e dalle termodilatazioni stagionali del ferro, mantenendo la struttura in equilibrio meccanico.

Per le sue caratteristiche tecniche e per la raffinata realizzazione, il ponte è considerato un capolavoro di archeologia industriale italiana, e una delle più notevoli strutture provenienti dall'ingegneria ottocentesca civile. Il ponte di Paderno D'Adda e quello di Ronciglione, pressoché identici a quelli realizzati dalla scuola dell'ingegner Gustave Eiffel, nel periodo 1880-84, si meritano a suo tempo il nome di Eiffel dell'Adda ed Eiffel di Ronciglione.



Il ponte di Ronciglione è un meraviglioso elemento tecnico ed estetico di una linea ferroviaria che era stata pensata come asse trasversale dell'Italia centrale, congiungente i porti di Ancona e Civitavecchia, passando per il giovane e promettente polo industriale di Terni, presso il quale sul finire del XIX secolo si erano insediate importanti industrie, la più importante l'acciaiera.

Il primo progetto della linea è del 1893, limitato a soli pochi chilometri, il progetto decisivo fu però presentato nel 1907, da Valentino Peggion, Nicola Petrucci e Carlo Carega, seppure diventato operativo

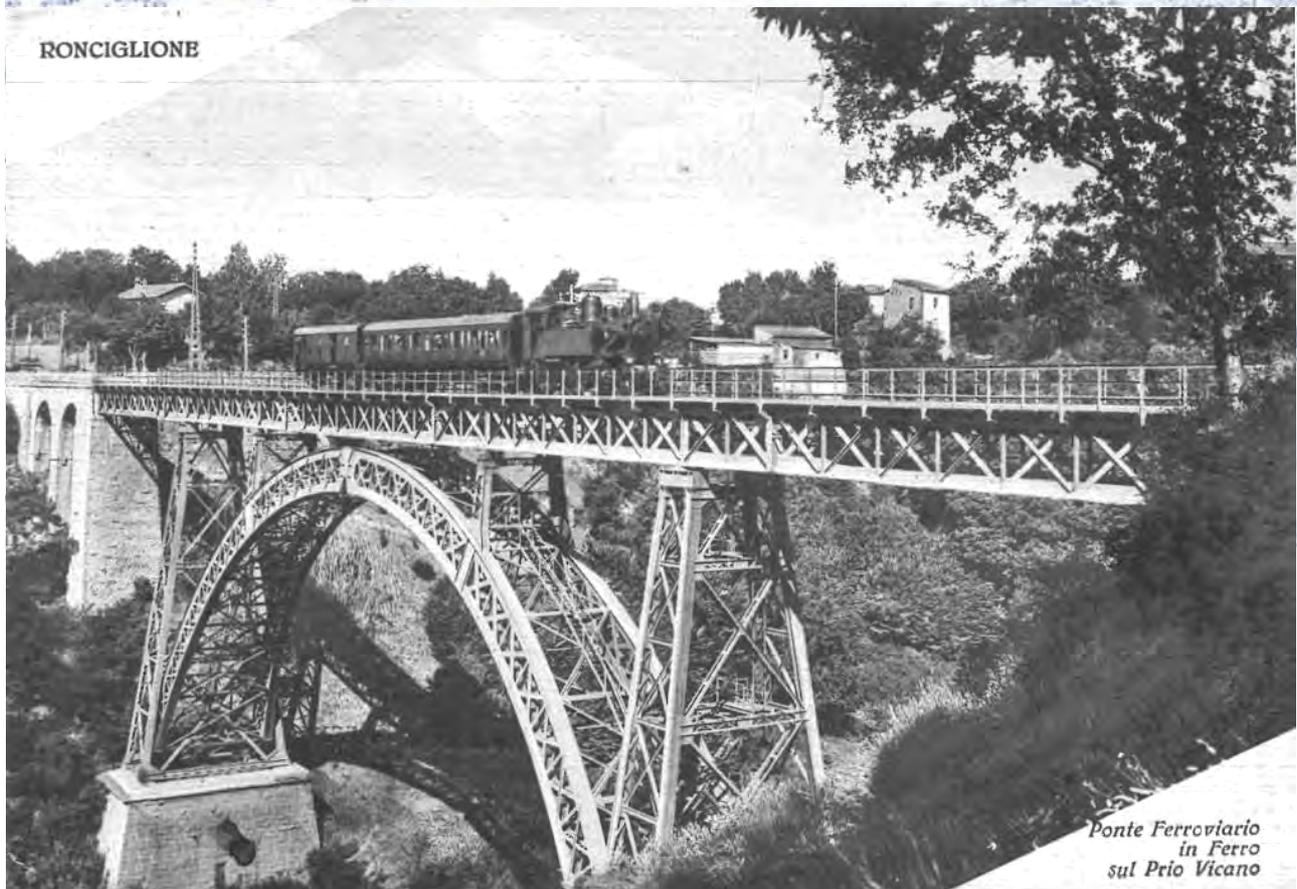


nel 1917, quando il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici lo prese di nuovo in esame e lo approvò con poche varianti.

Peggion una volta ottenuta la concessione per la realizzazione cedette il progetto alla Società Romana Tramways Omnibus, che lo acquistò in nome della Società Elettro Ferroviaria Italiana, che nel 1921 siglò una convenzione con il Governo italiano per la costruzione, ottenendo una sovvenzione di lire 10.000 al chilometro, da incassare in cinquant'anni.

I lavori della Civitavecchia, Capranica, Orte iniziarono nel 1922, con due cantieri attivi contemporaneamente, uno tra Civitavecchia e Capranica e l'altro tra Ronciglione e Orte. L'opera fu conclusa in 6 anni, un tempo di realizzazione decisamente lungo per una tratta di poco più di 78 km, chiaro indice delle difficoltà incontrate. I viadotti in ferro furono progettati e costruiti dalla Società Costruzioni Ferroviarie e Meccaniche di Firenze e dalle Officine Savignano di Torino. I binari furono acquistati dalle fonderie di Piombino.

Il 1 novembre 1928, benché la ferrovia non fosse completata, per una qualche questione di opportunità, non dissimile peraltro da quelle odierne, si effettuò il viaggio inaugurale della nuova ferrovia, che in realtà fu completata e aperta al traffico, ma senza elettrificazione, solo nell'ottobre 1929.





Lunghezza complessiva: 78,248 Km;
lunghezza del I° tronco Civitavecchia-Capranica: 48,949 Km;
lunghezza del II° tronco Ronciglione-Orte: 29,299 Km;
lunghezza della bretella Capranica-Ronciglione (1894): 7,561 Km;
binario: singolo, con raddoppio nelle stazioni e fermate, su rotaia da 36 Kg/m;
tratti in curva: 28 km;
tratti in curva al raggio minimo di 300 metri: 7 Km;
tratti rettilinei: 50 km;
gallerie: 11 per un totale di 3,725 Km, la più lunga 1,367 Km;
ponti di grandi dimensioni: 12;
cavalcavia: 17;
ponti a singola campata di 10 metri: 60;
ponticelli e tombini di 1 metri: 145;
passaggi a livello con barriere: 14;
passaggi a livello senza barriere: 40;
quota minima: Civitavecchia 20 metri s.l.m.;
quota massima: Ronciglione, 404 metri s.l.m.;
pendenza massima: 25 x 1000;
lunghezza della rampa alla massima pendenza: 18 km, dislivello 331 metri;
sistema di segnali: semaforico ad ala, 2^a categoria;
sistema di comunicazioni tra stazioni: telefonico;
omologazione linea: 9^a categoria UIC per 1.000 tonnellate rimorchiate;
velocità massima: 60 Km/h;
sede del Dirigente Unico: fino agli anni '60 a Ronciglione.

³ Cfr. La ferrovia Civitavecchia – Capranica – Orte, in <http://digilander.libero.it/archeoind/cco/>



BIBLIOGRAFIA

Arianna Plutino, *Sul ponte ferroviario di Ronciglione*, 2014;

A. Guidi, *La ferrovia Civitavecchia – Orte*, Società Elettro Ferroviaria Italiana, Roma, 1928;

M. Serra, R. Furlanetto, *Il ponte di Ronciglione: immagini di un'opera da valorizzare*, in *Ingegneria ferroviaria* anno XXVIII n. 11. Novembre 1983;

G. Seghenzi, *Ferrovia Civitavecchia – Orte*, Civitavecchia, 1986;

P. Blasimme, *La ferrovia Civitavecchia – Orte*, in *I Treni Oggi* - n. 275 Novembre 2005 e n. 276 Dicembre 2005;

