

la ferrovia civitavecchia orte e il ponte ferroviario sul fiume mignone

di

Giuseppe Pacchiarotti

Fulvio Ricci

Luciano Santella

ccbc

notizie storiche

Per capire le istanze socio-economiche che portarono al concepimento di questa opera pubblica che attraversa la parte meridionale del territorio dell'attuale Provincia di Viterbo dal Tevere al Mar Tirreno, occorre rivisitare brevemente la prima storia del nuovo Regno d'Italia, sia nei grandi movimenti di dimensione europea e mondiale che nei fatti di politica interna.

Bisogna considerare, in primo luogo, per entrare nel clima internazionale di fine ottocento, l'enorme incremento demografico, la Rivoluzione Industriale, il gioco delle alleanze, le imprese coloniali e la rivoluzione dei trasporti e

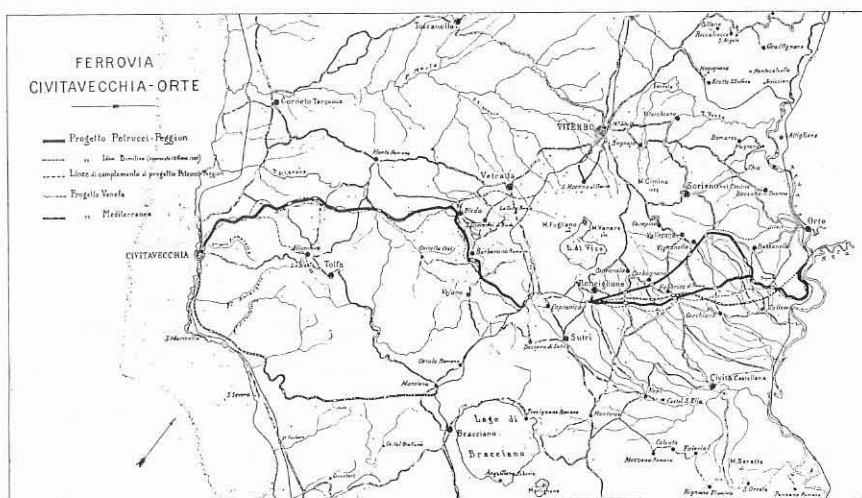
delle comunicazioni; tutti aspetti della civiltà occidentale che, interagendo tra loro, portarono ad un incredibile movimento di uomini e merci su tutto il globo.

L'economia internazionale capitalistica, contro cui poco potevano le incipienti teorie sociali, condizionò pesantemente le economie locali generando emigrazione, urbanesimo e conseguente abbandono delle campagne in un moto inarrestabile tanto che la crisi dell'agricoltura, dalla fine del secolo scorso ai giorni nostri, può definirsi ormai come una costante "funzionale" dello sviluppo di tutti gli Stati europei, Italia compresa.

La corsa all'industrializzazione quindi imponeva un adeguamento del sistema nazionale ferroviario quale più veloce ed economico mezzo di trasporto di allora (e, per

certi aspetti, anche di oggi). Questo adeguamento fu presto compiuto anche in Italia, almeno nella sua struttura essenziale, rendendo possibile, per la prima volta, un "mercato nazionale": tra il 1876 e il 1885 la rete ferroviaria italiana passò da 7400 a 10000 Km, nel 1882 fu aperto il Gottardo e nel 1890 fu firmata la convenzione per i trasporti internazionali ferroviari in Europa continentale.

E' bene ricordare tuttavia che quasi tutti i benefici di questa sistemazione ricaddero sul "triangolo industriale" Torino-Genova-Milano, cosa che contribuì ad alimentare il *gap* tecnologico a favore dell'Italia settentrionale, provocando il giusto risentimento delle popolazioni del Centro-Sud e inaspinando la "questione meridionale", male endemico del giovane Stato.



362
19-1-908

10. 8.

27 Aprile 1908

PROVINCIA DI ROMA
Circondaria di Viterbo

COMUNE DI VIGNANELLO

del Scat. Sen. 798
del Titolo
del Fascicolo

Risposta alla Nota
del
Dir. Seg. K.

OGGETTO

Comizio
proferenza Civitavecchia-Orte

Allegati: 2

Illustrissimo
Sig. Sindaco

Piedra

Conforme ai precedenti accordi
il giorno 10 Maggio p.v. ad ore 10 a.
sarà tenuto in Vignanello un
grande Comizio pro-Ferrovia
Civitavecchia-Orte al quale pre-
go vivamente V. S. d' intervenire
insieme ad una Rappresentanza
di Cod. Comune

Sicuro di essere favorito da
prego voler inviare prima del
3 Maggio la Sua adesione indi-
cando il numero delle persone
che interverranno per predisporre
i posti al banchetto

In attesa la ringrazio e
La riverisco

Il Sindaco

cui esercizio fu sanzionato da apposite convenzioni.

In questi anni cominciò a prender corpo l'idea di realizzare una ferrovia trasversale di collegamento tra le zone interne dell'Italia centrale e il porto di Civitavecchia, quale esigenza dell'economia nazionale e, forse ancora più, delle popolazioni interessate.

La cosa però non ebbe sufficiente considerazione da parte del Governo, allora impegnato nella politica coloniale in Africa orientale.

Proprio in questi anni (la fine degli anni ottanta) si arrivò alla prima progettazione dell'opera, quasi il concepimento di un'idea che dovrà aspettare ben quaranta anni prima di essere realizzata: una lunga e travagliata gestazione che non si interruppe solo per la costanza di quegli amministratori locali che vedevano in essa il simbolo del futuro sviluppo del loro territorio depressso.

Ma, come si vedrà, questa ferrovia, una volta realizzata, non servì, come si era sperato, a sollevare le popolazioni dalla miseria; al contrario ribadì ancora una volta la "ragion di Stato", principio in nome del quale sarà decretata la soppressione del tratto Civitavecchia-Capranica, dopo appena un trentennio di esercizio, proprio nel momento in cui pote-

Possiamo forse individuare la causa prima che portò all'idea della ferrovia Civitavecchia-Orte nel primo stabilimento siderurgico di Terni, che venne impiantato nel 1873 e che solo dopo decenni verrà collegato al Mar Tirreno, attraverso il difficile territorio dell'Etruria meridionale.

Intanto, tra il 1874 e il

1876, il dilemma della statalizzazione o privatizzazione del sistema ferroviario nazionale costituiva uno dei più aspri contrasti tra Destra e Sinistra; con l'avvento di quest'ultima al potere il problema fu avviato a soluzione e, nel 1885, le ferrovie, considerate proprietà fondiarie dello Stato, furono affidate a gestioni private, il

va far sentire i suoi benefici effetti alle popolazioni.

In questo *excursus* storico di fine ottocento, possiamo individuare nel 1892 l'anno da cui partire per una sintetica scheda cronologica della ferrovia Civitavecchia-Orte.

1892. La situazione interna dell'Italia è all'insegna della depressione economica; con lo scandalo della Banca Romana cade il Governo Giolitti. In questo clima inizia il dibattito sul progetto della ferrovia Civitavecchia-Orte, opera di Valentino Peggion e Nicola Petrucci (Km 83,500 e Variante di Km 87,000).

1907. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emette voto favorevole per il progetto di massima Peggion (12.1.1907). Sono presi in considerazione anche i progetti della Società Veneta (Km 84,000) e della Società Mediterranea (Km 85,000), il 2 novembre il Ministro dei Lavori Pubblici riceve una delegazione di Sindaci dei Comuni interessati alla ferrovia.

1908. Il 27 aprile ha luogo a Vignanello una grande manifestazione a favore della ferrovia: intervengono autorità e numerose rappresentanze dei Comuni interessati. Viene presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici un ulteriore progetto (il quarto), a firma di Noble Fell, che prevede il tracciato Civitavecchia-Manzia-

na-Ronciglione-Orte. Tutti i Comuni della Valle del Mignone e dell'area cimina si schierano contro questo progetto che pare avere i favori del governo in quanto prevede un notevole risparmio economico. Viene chiesto ai Sigg. Peggion e Petrucci di dimostrare la base finanziaria necessaria alla realizzazione del loro progetto. Nel

mezzo di novembre ha luogo a Roma un comizio pro ferrovia Civitavecchia-Orte-Valle del Mignone.

1909. Nicola Petrucci e Valentino Peggion inviano una memoria a stampa al Ministro dei Lavori Pubblici in cui sono dettagliatamente esposte le argomentazioni a favore del loro progetto, più aderente alle ne-



65/1.907
10.5

Roma 1 Agosto 1907

All'Ill.mo Signor Sindaco
del Comune di *Bisada*

Ferrovia Civitavecchia-Orte.

Abbiamo il piacere di inviare alla S.V. Ill.ma una relazione a stampa, affinché Ella possa prendere visione dei nuovi progetti da noi presentati testé al Ministero dei Lavori Pubblici per la Ferrovia Civitavecchia-Capranica-Ronciglione-Orte.

Possiamo assicurare la S. V. Ill.ma che nella redazione di tali progetti, ci siamo attenuti scrupolosamente al voto del 12 Gennaio 1907 emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Nello stesso tempo abbiamo presentato una variante per tronco Ronciglione-Orte che avvicina maggiormente i Comuni interessati.

Tra giorni verremo di persona a consegnare alla S. V. Ill.ma una pianta generale indicativa da L.100000, dalla quale Ella chiaramente vedrà l'importanza dei progetti da noi presentati.

In pari tempo Ella è pregata di riunire il Consiglio Comunale per stabilire il sussidio da concedersi a quel tracciato che verrà scelto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Tanto Le dobbiamo dichiarare e con distanza stima ci professiamo

Devotissimi

Nicola Petrucci
Valentino Peggion
Amministratore delegato

cessità delle popolazioni interessate.

1910. I Comuni e le Provincie interessate costituiscono un Consorzio per la ferrovia Civitavecchia-Orte-Terni per la Valle del Mignone (Progetto Peggion-Petrucci) a capo del quale si posero alcuni parlamentari locali.

1911. Il Comitato Pro Ferrovia

Civitavecchia-Orte-Terni (tracciato per la Valle del Mignone) organizza un convegno sul tema a Viterbo (Domenica 20.8.1911). Partecipano a questo convegno numerosi parlamentari, consiglieri provinciali, e i rappresentanti di venticinque Comuni interessati che approvano all'unanimità un ordine del giorno a favore del

tracciato della Valle del Mignone, scartando il progetto alternativo che prevedeva l'aggiramento a Sud dei Monti della Tolfa, passando per Santa Marinella e Manziana, soluzione a cui anche l'autorità militare aveva dato parere negativo. Nel documento finale si fanno voti affinché il governo "...rompa finalmente gli indugi ...soddisfacendo così gli antichi voti e le legittime aspirazioni di numerose popolazioni..."

1912. Il Consiglio dei Ministri approva il progetto Peggion-Petrucci passante per la Valle del Mignone ma si riserva di rilasciare la concessione governativa per la costruzione in attesa del progetto tecnico definitivo e di adeguate garanzie finanziarie. A tal fine i Comuni interessati sono invitati a destinare una quota di sussidio per la costruenda ferrovia nei limiti delle loro possibilità e comunque indicativamente in misura di una lira per ogni abitante. Il Comune di Bieda, ad esempio, con Deliberazione Consiliare del 24.8.1912, n° 734, accorda alla ferrovia un sussidio di L. 1.000 annue per cinquanta anni, pari alla durata della concessione governativa.

1913. Il progettista Valentino Peggion si accorda con la Società Mediterranea per l'innesto della nuova ferrovia su un tratto della già esistente Roma-Viterbo, rendendo comune al-

62
2. 912
2.

Comitato Pro Ferrovia
Civitavecchia-Orte-Terni
(Tracciato Valle del Mignone)

10-8

On. Sig. Sindaco,

11

Oggetto:
Sussidio dei Comuni

In seguito alla deliberazione del Consiglio dei Ministri che ha deciso il tracciato per la Valle del Mignone (progetto Peggion-Petrucci) e in base alle disposizioni di legge che indicano debba stabilirsi e conoscere per ogni Comune la quota di sussidio da assegnarsi alla costruenda linea, ci pregiamo rivolgere alla S. V. Ill.ma onde voglia promuovere in questo senso una deliberazione consigliare, pregando di accordare il massimo sussidio possibile per la durata della concessione governativa. Potrà tenersi come misura la quota di una lira per abitante.

Urgendo allo stato degli atti di riunire tutti gli elementi necessari, nutriamo fiducia che la S. V. Ill.ma vorrà ottemperare a quanto sopra ed inviare, con cortese sollecitudine, duplice copia della deliberazione consigliare.

In attesa, con osservanza
Roma li 8 Febbraio 1912
Il Presidente del Comitato
Mariano Scellings
Comitato Pro Ferrovia
CIVITAVECCHIA-ORTE-TERNI
Tracciato Valle del Mignone

On. Sig. Sindaco
Bieda

Per comunicazioni:
On. Mariano Scellings - Via Belsiana, 1 - Roma.

le due linee il tronco Capranica-Ronciglione (Km 7,000). Alla fine di questo anno mancano ancora le deliberazioni di sussidio di molti Comuni interessati, a completamento dell'istruttoria del progetto Peggion.

1914-1918. Le questioni internazionali e le vicende del Primo Conflitto Mondiale segnano una pausa nelle trattative per la ferrovia che saranno riprese, con risultati più concreti, nel primo dopoguerra.

1919. Viene firmata la convenzione tra la S.E.F.I. (Società Elettro Ferroviaria Italiana) e il Governo per la costruzione della ferrovia Civitavecchia-Orte (Decreto Legge n° 1890, ratificato il 19.10.1919).

1921. La S.E.F.I. sollecita i Comuni interessati perchè ottengano dal Prefetto il decreto di occupazione dei terreni, senza il quale non si possono iniziare i lavori della ferrovia. Il comune di Bieda provvede ad adeguare il sussidio pro ferrovia portandolo da L. 1.000 a L. 1.500 annue.

1922. Iniziano i lavori di costruzione che la S.E.F.I. appalta per tronchi ad alcune imprese tra cui la ditta Boggio Marzet e Domenico Borini di Torino che esegue il tratto di Bieda (Blera). Alle maestranze forestiere vengono affiancati anche alcuni operai locali, per lo più come cottimisti.

1923-1928. I lavori proseguono

10-6

**COMITATO PRO FERROVIA
CIVITAVECCHIA-ORTE-TERNI**

(TRACCIATO VALLE DEL MIGNONE)

N.105

Comunicazione

OGGETTO

FERROVIA CIVITAVECCHIA-ORTE-TERNI

On. Sigs. SINDACO
di Bieda

Per Comunicazioni:
On. Mariano Scellengo, Via Belsia 11, 1 - Roma

Con piacere comuniciamo alla S.V. Ill.ma, che in merito alla Ferrovia Civitavecchia-Orte Terni sono interceduti gli accordi fra la Società Mediterranea e il progettista Peggion, autore-proprietario, circa gli innesti alla Stazione di Capranica e di Ronciglione sulla linea Roma-Viterbo.

Tanto più volentieri ci è grato comunicare questa notizia in quanto che tali accordi (non assolutamente necessari, essendovi la legge che avrebbe provveduto), si sono effettuati sia per la premura di questo Comitato, sia per lo spirito conciliante della Società Mediterranea, come pure per l'attività spiegata dal Peggion.

Nel render noto quanto sopra, preghiamo nuovamente la S.V. Ill.ma di voler sollecitare anche da sua parte l'Autorità Tutoria e di volerci rimettere al più presto possibile, copia legale della deliberazione Consigliare di sussidio, a seconda le tassative prescrizioni ministeriali, non mancando che le deliberazioni dei Comuni per completare ed espletare l'istruttoria del progetto Peggion, già corredato di tutti gli elementi richiesti dal Ministero dei Lavori Pubblici.

In attesa, con la massima osservanza

Roma, li 20 Novembre 1913

IL PRESIDENTE DEL COMITATO
Mariano Scellengo

no abbastanza velocemente e regolarmente, salvo qualche incidente di natura sindacale; comunque la loro ultimazione, prevista per il 1.7.1926, slitta di due anni.

1928. Inaugurazione della Civitavecchia-Orte. Il 1 novembre un treno di ricognizione percorre la nuova ferrovia, salutato alle rispettive stazioni

dalle popolazioni dei Comuni interessati. Il convoglio, partito da Orte, trasporta passeggeri autorevoli, membri del Governo ed esponenti del Partito Nazionale Fascista. A Civitavecchia, dove il treno è atteso, si svolgono le cerimonie inaugurali comprendenti, tra l'altro, un convegno sul peso economico dell'opera e una

P. N. F.
FEDERAZIONE FASCISTA
di
VITERBO

1938
REPORTA AL PUBBLICO
EL
ELL'UFFICIO
OGGETTO

COMUNE DI BIEDA

Viterbo 8 Ottobre 1928 - ANNO VI?

Preg.mo Sig. PODUSTÀ del Comune di

B I E D A

Il 1° Novembre verrà inaugurata la ferrovia Orte-Civitavecchia che per la maggior parte del suo percorso attraversa la nostra Provincia.

Vaste zone potranno potenziare le ricchezze del suolo con la nuova comunicazione che il Governo Fascista ha saputo attuare.

Questo avvenimento deve essere salutato dai fascisti e dalle popolazioni dei paesi toccati dalla ferrovia con dignitosa soddisfazione per la meta raggiunta, con riconoscenza verso il Regime, perchè tale meta ha voluto si realizzasse, con fermezza di proposito, poichè la ferrovia potrà suscitare un sempre più intenso lavoro ricostruttivo.

Invito la S.V. Ill.ma nella Sua qualità di Podestà di un Comune della zona interessata a prendere gli accordi con il Segretario Politico affinchè il 1° Novembre nella stazione della Sua circoscrizione sia degnamente salutato il passaggio del treno inaugurale, ove molto probabilmente si troveranno autorevoli esponenti del Governo e del Partito.

Gradirò conoscere prima del giorno 15 quanto in proposito si è predisposto dal Sigg. Podestà e Segretari Politici ai quali è indirizzata la presente.

Saluti fascisti

IL SEGRETARIO FEDERALE
(F. Ascenzi)

1962. A trentatré anni dalla inaugurazione, l'esercizio sul tronco Civitavecchia-Capranica viene sospeso e sostituito con autolinee; resta attivo il tronco Capranica-Orte. A nulla valgono le vibrato proposte e le manifestazioni di piazza delle popolazioni interessate: la decisione governativa è irrevocabile.

Evidentemente le ipotesi di sviluppo formulate negli anni venti, quali "il rivolgimento del movimento commerciale dell'Italia Centrale", non si sono verificate. D'altra parte, anche dal punto di vista strategico militare l'importanza di questa ferrovia è venuta meno: i paesi del blocco occidentale considerano l'area tirrenica tranquilla e ritengono opportuno munire maggiormente il confine nord-orientale dello Stato.

Situazione attuale

Oggi, a venticinque anni dalla sospensione dell'esercizio su cinquanta degli ottantacinque chilometri della Civitavecchia-Orte, siamo in grado di valutare le conseguenze che questo provvedimento governativo ha comportato per un vasto territorio della Tuscia. La conseguenza più immediata per queste zone è stata quella di ritornare di colpo nello stato in cui si trovavano agli inizi

mostra.

1929. Il 28 Ottobre si inaugura il regolare esercizio della linea che, nel tracciato definitivo, misura Km 85,809. Si eseguono lavori di rifinitura lungo tutta la linea. A questo punto inizia il periodo di verifica delle aspettative generali che possiamo cogliere in un frase del Podestà di Civitavecchia: "...si

ha ragione di ritenere che la nuova arteria ferroviaria porterà un vero rivolgimento nel movimento commerciale dell'Italia Centrale".

1954. Il 10 giugno viene presentata una proposta (Angelini) di elettrificazione della Civitavecchia-Orte che però non verrà mai realizzata (Legge n° 1221 del 2.8.1952).

del secolo e ciò proprio negli anni del "miracolo economico" italiano. Le campagne attraversate dalla ormai inutile ferrovia subirono un abbandono quasi improvviso e decine di migliaia di ettari di terreno coltivato ritornarono allo stato selvaggio.

La Riforma Agraria degli anni cinquanta subì in questi luoghi una delle sue più scottanti sconfitte: la divisione del latifondo curata dall'Ente Maremma risultò vana, come pure inutile si dimostrò l'assegnazione di quote di terreno gravato da usi civici da parte delle Università Agrarie e dei Comuni, a fronte del prepotente indirizzo della politica nazionale verso l'industrializzazione e il consumismo. Queste campagne, senza la ferrovia, già carenti in fatto di viabilità rurale, furono disertate, le bonifiche regredirono, la natura riprese il sopravvento sulle fatiche umane. Da allora solo qualche sparuto gruppo di studiosi del territorio e di amanti della natura si avventurò in questi luoghi inselvaticati e la ferrovia abbandonata attirò l'attenzione di qualche regista cinematografico che vi realizzò scene di film di genere, per lo più western all'italiana.


Fin dal giorno della sospensione, le attrezzature, gli impianti e le opere d'arte della ferrovia furono lasciate al loro destino: al naturale deperimen-

to si aggiunse un pesante e barbaro saccheggio da parte dell'uomo; una demolizione continua perdurata fino ad oggi, fino allo smantellamento ancora in atto, deciso dalle Ferrovie dello Stato allo scopo di ricostruire la linea stessa.

Nella vicenda ormai centenaria della Civitavecchia-Orte sembra oggi aprirsi un nuovo capitolo: le finalità della sua riattivazione, note a pochi, dif-


facilmente si accorderanno alle esigenze locali e, forse, in un prossimo futuro, vedremo sfrecciare sui binari convogli militari, in funzione del Poligono di Monteromano e del Porto di Civitavecchia.

La pace della Valle del Mignone, uno dei luoghi più interessanti d'Italia dal punto di vista naturalistico e storico, sarà nuovamente interrotta.



A ll Illmo Sig. Podestà S.
Bieda

IL PODESTÀ DI CIVITAVECCHIA SI ONORA INVITARE
LA S. V. AD UNA CERIMONIA CHE SI EFFETTUERÀ A
CIVITAVECCHIA (PORTA TARQUINIA) ALL'ARRIVO DEL
TRENO DI RICOGNIZIONE CHE ALLE ORE 12,30 DEL 1° NO-
VEMBRE IVI GIUNGERÀ DA ORTE SULLA NUOVA FERROVIA.



CIVITAVECCHIA, IL 29 OTTOBRE 1928 - ANNO VII E. F.

LA SOCIETÀ
ELETTRICO-FERROVIARIA
ITALIANA

CONCESSIONARIA DELLA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA
CIVITAVECCHIA-ORTE HA L'ONORE DI INVITARE

il Sig. Podestà di Bieda

ALLA COLEZIONE CHE SARÀ OFFERTA GIOVEDÌ 1° NO-
VEMBRE ALLE ORE 13 AL GRAND HOTEL TRAIANO IN
OCASIONE DELLE CERIMONIE INAUGURALI CHE SI SVOL-
GERANNO IN QUEL GIORNO A CIVITAVECCHIA.

ROMA, IL 29 OTTOBRE 1928 - ANNO VII E. F.

IL PONTE FERROVIARIO SUL FIUME MIGNONE

L'intervento di smantellamento e ricostruzione della vecchia ferrovia Civitavecchia-Orte, intrapreso da alcuni anni dall'ente Ferrovie dello Stato, ha dato occasione all'Assessorato ai lavori Pubblici dell'Amministrazione Provinciale di Viterbo, previi contatti con una delle ditte appaltatrici, la ditta Astaldi, di affidare al Centro di Catalogazione il compito di produrre una generale documentazione del ponte

ferroviario che scavalca il fiume Mignone all'altezza del confine tra i territori dei comuni di Tolfa (Prov. di Roma) e Blera (Prov. di Viterbo).

Questo manufatto è un'opera d'arte che, nel suo genere, presenta notevoli elementi di interesse per le sue valenze architettoniche, storiche ed economiche; rappresenta, in definitiva, nel contesto del territorio della Provincia di Viterbo, area notoriamente relegata ai margini dello sviluppo industriale che, agli inizi del secolo, ha interessato il territorio

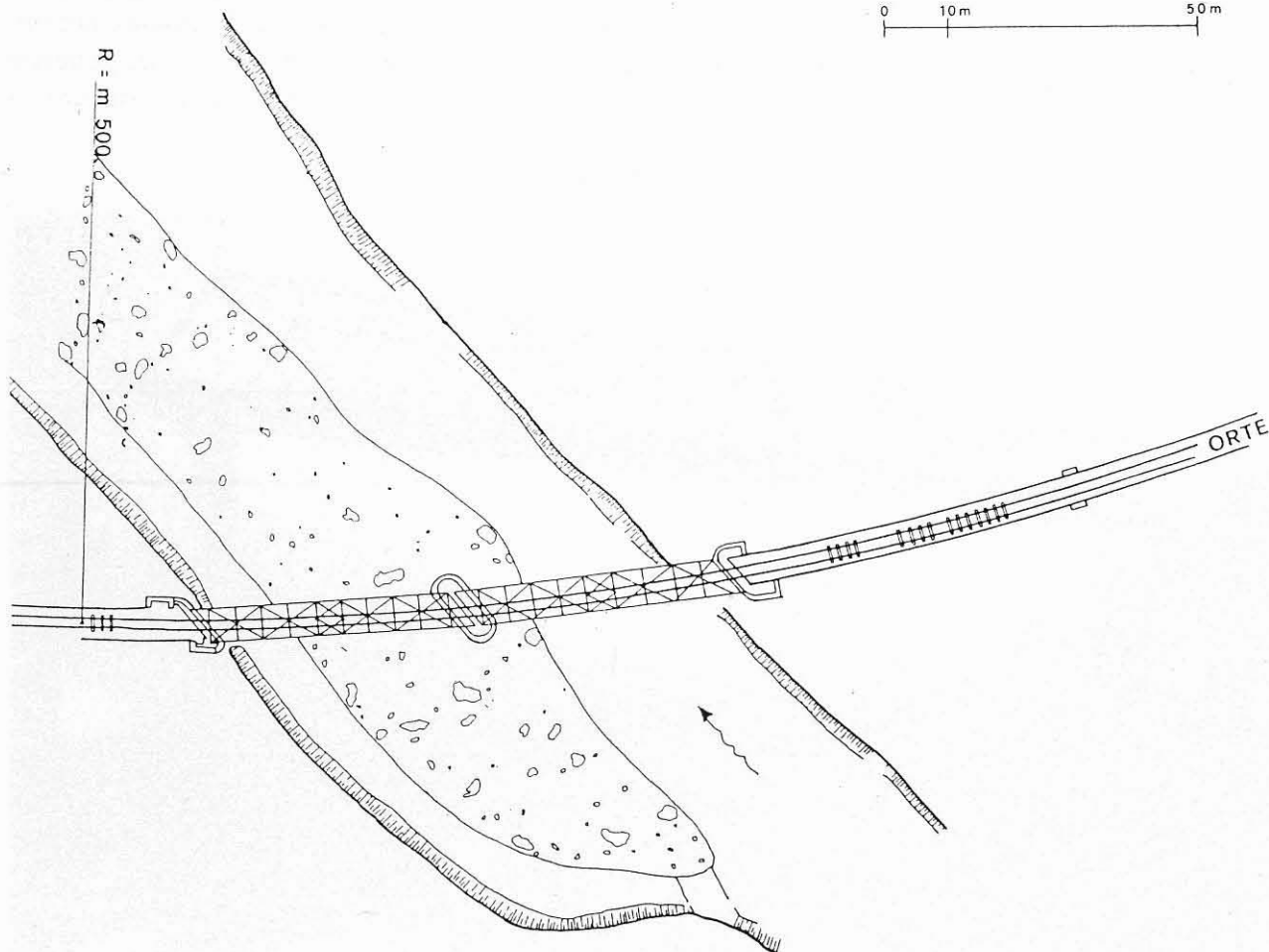
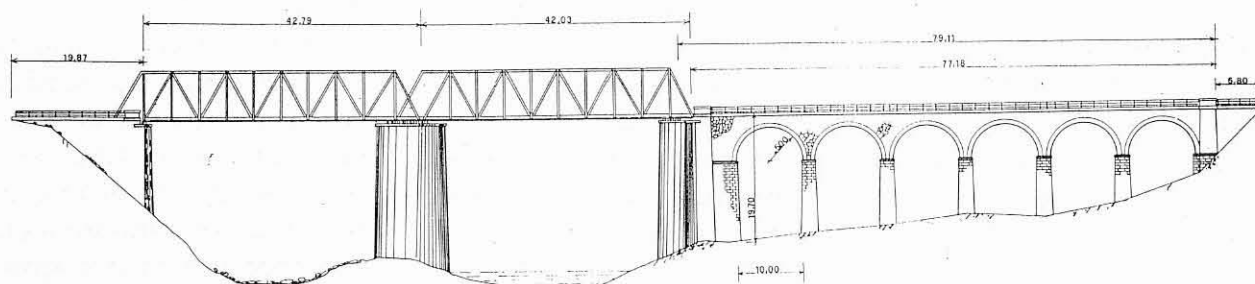
nazionale, un ragguardevole esempio di archeologia industriale.

L'imponente manufatto che permette lo scavalcamento della profonda vallata attraversata dal fiume Mignone, si compone di due diverse parti strutturali: due travate metalliche poggianti su due spalle e un possente pilone centrale e un viadotto in muratura su arcate a pieno centro.

Si danno di seguito le dimensioni del ponte-viadotto mentre, per la visione generale e particolare delle strutture, si



PIANTA E PROSPETTO DEL PONTE FERROVIARIO SUL MIGNONE



rimanda ai disegni e alle fotografie allegate.

L'opera è lunga complessivamente m. 190,60: la struttura metallica misura m. 104,89, compresa la spalla del versante SO, è larga m. 5,50, si compone di due corpi distinti le cui strutture reticolari metalliche sono alte m. 7,60 e si innalza, in corrispondenza del pilone centrale, oltre m. 20 dal pelo dell'acqua.

Il pilone centrale, in muratura, è lungo m. 9,50 e largo m. 3,00 ed è abbellito, come le spalle laterali, da una elegante cortina in bugnato rustico di pietra locale sulle facce esterne. Le luci rette, tra i tre punti di appoggio, misurano rispettivamente m. 30,50 a SO e m. 32,00 a NE.

Il viadotto in muratura corre su sei arcate ciascuna di m. 10,00 di luce, ripartite da

cinque pilastri di m. 2,00 di spessore; esso è lungo m. 85,91 ed è largo m. 4,95; la sua maggiore altezza, in prossimità dell'innesto con la struttura metallica è di m. 19,70.

Tutta la struttura del ponte-viadotto, in linea con le norme canoniche della tecnica di progettazione dell'inizio del secolo, descrive un ampio raccordo circolare con un raggio di curvatura di m. 500.





Il ponte, durante l'ultimo Conflitto Mondiale, rappresentò, nel sistema dei collegamenti tra il mare e l'interno, un punto di notevole importanza strategica.

Non pochi furono i tentativi di distruggerlo, da parte degli Alleati, mediante bombardamenti aerei di cui restano numerosi segni, quali i fori dei proiettili di mitragliatrice sulle strutture metalliche e una

grande bomba d'aereo inesplosa nell'alveo del fiume. Nonostante le vicissitudini belliche e gli oltre sessanta anni di vita, le condizioni generali dell'opera sono ancora ottime e, di recente, l'intera struttura metallica è stata riverniciata.

Per la redazione di questa memoria sulla Ferrovia Civitavecchia-Orte e sul ponte ferroviario sul Mignone abbiamo condotto ricerche presso gli archivi comunali di Blera e di Allumiere. Cogliamo l'occasione per ringraziare il Sig. Riccardo Rinaldi di Allumiere che, cortesemente, ha contribuito a rendere più agili le nostre indagini.