

Il treno che sbuffava davanti al Grand Hotel

La prima stazione di Anzio e la linea sul mare verso Nettuno: topografia e cronologia dei lavori, dal progetto pontificio del 1846 alla chiusura del 1975

«Quei treni a vapore che, sbuffando tra antiche ville romane e lussuosi grand hotel, correvano a un passo dalle onde del Tirreno.»

Una piazza che non ricorda più nulla

Oggi, in Piazza Pollastrini, c'è una banca al civico 8, ci sono negozi e palazzi. Nessuno direbbe che lì, per cinquant'anni, arrivava il treno. C'era una fontana rotonda in mezzo. C'erano le carrozze in fila ad aspettare i viaggiatori. C'era un grande albergo che ospitava regine. E c'erano i binari, a pochi metri dall'acqua.

La prima stazione di Anzio aprì nel marzo del 1884. Non la misero ai margini della città, come si farebbe oggi. La portarono nel cuore dell'abitato, a un passo dal porto e dalla spiaggia. Per farlo, scavarono. E scavando, tagliarono in due il terrapieno difensivo dell'antica Antium: vennero fuori muri romani, tubature di piombo, iscrizioni sui sepolcri. Il treno della modernità, per nascere, dovette passare sopra il corpo della città antica.

Restano tre domande. Dove sorgeva, di preciso, quella stazione? Perché la demolirono proprio quando funzionava meglio? E cosa ne è rimasto, oggi, sotto l'asfalto?

Un progetto vecchio quarant'anni: dal porto di Nerone al 1884

Il treno che nel 1884 arrivò ad Anzio non nacque in fretta. Era già sulla carta trentotto anni prima, sotto un altro Stato e un altro sovrano.

Il 7 novembre 1846 il cardinale Pasquale Gizzi, segretario di Stato di Pio IX, firmò una notificazione che metteva una ferrovia per il porto di Anzio tra le quattro linee ritenute di «principale importanza» per lo Stato Pontificio, insieme a Roma-Ceprano, Roma-Civitavecchia e Roma-Ancona. Al progetto era legato qualcosa di più ambizioso di un semplice binario: il ripristino del porto neroniano di Anzio, a cura della stessa società che avrebbe dovuto costruire la linea.

Quella società, guidata dal principe Clemente Altieri insieme al principe Conti e ad Angelo Ferlini, non riuscì mai a trovare i capitali necessari — nonostante lo stesso Altieri vi avesse intaccato pesantemente il proprio patrimonio. Il progetto restò sulla carta. Nel 1870, quando lo Stato Pontificio cessò di esistere, la ferrovia per Anzio non era stata realizzata.

L'idea non morì con il papa-re. Nel gennaio 1871 la neonata Commissione per la classificazione e il completamento delle ferrovie del Regno tornò a indicare la «Roma-Porto d'Anzio» tra le linee necessarie. Ma ci vollero altri dieci anni prima che il progetto diventasse un atto concreto: il 27 novembre 1881 un regio decreto approvò finalmente la convenzione per la concessione della ferrovia. Da lì, in meno di tre anni, il progetto vecchio ormai di due generazioni diventò finalmente un treno.

🚩 Nota critica · Anzio o Nettuno? Una questione di nome

Il decreto del 1881 approva la concessione per la «ferrovia da Albano a Porto d'Anzio»: è così che si legge nell'atto ufficiale. Ma la storiografia successiva, e i titoli a stampa del 1884, la chiamano quasi sempre «Albano-Cecchina-Nettuno» o «Albano-Anzio-Nettuno», visto che il capolinea effettivo fu Nettuno, con Anzio servita lungo il percorso. Non è una contraddizione: è il segno di un progetto nato per il porto di Anzio negli anni Quaranta dell'Ottocento e realizzato, quarant'anni dopo, con un tracciato e un capolinea in parte diversi da quelli originali.

La stazione dentro la città: Piazza Pollastrini e il Grand Hotel

La piazza, allora, si chiamava in un altro modo. Sulle cartoline la trovi come «Piazza della Stazione» o «Piazzale della Stazione». Era il salotto buono della città.

Al centro girava una fontana circolare, elegante, che faceva da spartitraffico per le carrozze e, più tardi, per le prime automobili. Di fronte si alzava uno degli edifici più importanti di tutta la costa tirrenica: il Grand Hotel. Lì dormiva l'aristocrazia italiana ed europea. Secondo la memoria locale, nel maggio del 1908 vi sarebbero passate la Regina Madre e la Principessa Laetitia. Negli anni Venti l'albergo cambiò pelle e nome: le cartoline cominciano a chiamarlo «Palazzo Benini», da struttura di lusso a palazzo residenziale.

Il fabbricato viaggiatori era sobrio ma curato. Attorno, un fascio di binari per le manovre, i raccordi per lo scalo merci, i magazzini. E i dettagli della vita di tutti i giorni: sul lato destro del piazzale, negli anni Venti, c'era persino un vespasiano pubblico. Segno di quanta gente passasse di lì.



Ricostruzione del piazzale della stazione: a sinistra il Grand Hotel, a destra il fabbricato viaggiatori, al centro la fontana circolare. Sullo sfondo il treno in arrivo e il mare.

Crediti: ricostruzione di Riccardo Pau (Profxeni), su fotografie d'epoca di anzioviaggiata.com.

♦ Curiosità · Che fine ha fatto la fontana?

Nelle cartoline la fontana compare al centro del piazzale almeno fino agli anni Venti: una veduta del 1912 la segnala addirittura come «la singolare fontana al centro della piazza». Poi sparisce. Con lo spostamento della linea nel 1934 la vecchia stazione fu demolita e il piazzale venne inghiottito dall'urbanizzazione. Nessuna fonte fissa però la data esatta della sua rimozione: c'era fino agli anni Trenta, poi è scomparsa con tutto il resto. Attenzione a non confonderla con la fontana della stazione *nuova* — l'odierna Piazza Raffaele Palomba — che è un'altra cosa.

♦ Curiosità · Il cinema da milleottocento posti

Poco lontano, lungo l'allora Via Baccarini — una strada che esiste ancora oggi, con lo stesso nome — un pioniere del cinema locale, Giulio Cosmelli, costruì un'arena all'aperto. Ci stavano fino a milleottocento spettatori. E lo schermo era piazzato in modo che si vedesse anche dall'ingresso del Grand Hotel: chi prendeva il fresco in albergo poteva godersi il film senza alzarsi dalla sedia.

Il binario sul mare: da nord fino a Forte Sangallo

La linea arrivava da nord, dalla parte di Aprilia (che allora si chiamava Carroceto). Entrava in città rasentando la costa, lungo quella che oggi è Via Fanciulla di Anzio. Poi proseguiva su Via del Faro, sfiorando le scogliere di tufo e i resti romani, fino a sboccare nel piazzale della stazione. Vista mare per tutto il tragitto. Ma anche una ferita aperta: i binari separavano la città dal suo mare.

Da Anzio la linea non si fermava. Continuava verso Nettuno, correndo sul lungomare, accanto alla strada affacciata sul Tirreno. Il treno sfilava davanti al parco di Villa Borghese e a Villa Albani. Quest'ultima, costruita nel primo Settecento per il cardinale-archeologo Alessandro Albani, fu comprata nel 1852 da Pio IX e poi, in epoca italiana, trasformata in Ospizio Marino: un ricovero per bambini poveri e malati, nato dall'Opera degli Ospizi Marini del medico fiorentino Giuseppe Barellai. Restò ospizio fino al 1970, quando divenne ospedale.

Poco più avanti, sempre sul mare di Nettuno, i binari passavano davanti a un altro edificio che la gente del posto chiama ancora oggi «il Fatebenefratelli»: il vecchio ospedale di quell'ordine religioso, dove nel 1902 morì la piccola Maria Goretti. Nel 1921 fu venduto al Vaticano e prese il nome di Casa della Divina Provvidenza.



L'istituto di fra Orsenigo a Nettuno — il sanatorio dei Fatebenefratelli, poi Casa della Divina Provvidenza — in una veduta d'epoca. Davanti all'edificio, oltre la staccionata, correvano i binari della linea costiera per Nettuno.

Crediti: 100 libri per Nettuno (iconografia di Santa Maria Goretti).

La corsa finiva a Nettuno, davanti al Forte Sangallo, nello slargo che oggi è largo Bruno Buozzi. La stazione era proprio di fronte alla fortezza cinquecentesca voluta dai Borgia. Da una parte le mura spesse cinque metri di papa Alessandro VI. Dall'altra una locomotiva a vapore. Tre secoli e mezzo di distanza, faccia a faccia.



La linea litoranea del 1884 (in rosso pieno) e il raccordo verso il porto (tratteggiato), ricostruiti sulla viabilità di oggi: dalla direzione di Carroceto — l'odierna Aprilia — lungo Via Fanciulla d'Anzio e Via del Faro fino alla vecchia stazione di Piazza Pollastrini, poi lungo Via Aldo Moro fino alla vecchia stazione di Nettuno, nella piazzetta del generale Rogier — oggi largo Bruno Buozzi, ancora esistente — davanti al Forte Sangallo. Il raccordo per il porto scende per Via Nazario Sauro e Via del Molo Innocenziano.

Crediti: ricostruzione cartografica di Riccardo Pau (Profxeni).

La ferrovia come scavo: il vallo tagliato e l'antica Antium

C'è un aspetto che gli studi di ingegneria di solito saltano. Quando aprirono il tracciato, nel 1884, gli operai non stavano solo posando binari. Stavano scavando dentro l'antica Antium.

Il professor Giuseppe Lugli lo documentò con precisione. La ferrovia tagliò di netto, ad angolo retto, il vallo di terra che difendeva la città volsco-romana. Nel punto dell'attraversamento vennero alla luce grossi tratti della fortificazione antica, fin verso l'area dov'era il Semaforo della Regia Marina — l'edificio non esiste più oggi, ne resta solo il toponimo, ma proprio lì, nel 1889, uno scavo di fondazione tagliò l'aggere e restituì una statua femminile marmorea acefala. E nel tratto tra Villa Sarsina e Villa Albani lo scavo restituì di tutto: tubi dell'acqua in piombo (le *fistule*), iscrizioni dei sepolcri, pezzi di teatri marittimi, vasellame laziale ed etrusco-campano a quintali.

I binari dell'Ottocento finirono per appoggiarsi sopra le case romane affacciate sul mare e sopra le condutture imperiali. Strutture antiche e tombe spuntarono vicino al cosiddetto «molettone Pamphili» e sotto il terrapieno dei giardini di Villa Borghese. La ferrovia non si limitò a cambiare il paesaggio. Funzionò come una lama che apre il terreno e mostra cosa c'è sotto: la città antica, strato per strato. Scavi più recenti della Soprintendenza sul Vallo Volsco ne hanno poi confermato l'antichità.

🚩 Nota critica · Il Semaforo che non c'è più

Non era un semaforo stradale, ma una stazione di vedetta della Regia Marina, parte della rete di segnalazione costiera ottocentesca: da lì si sorvegliava il mare e si comunicava con le navi al largo. Oggi l'edificio non esiste più — le fonti non dicono quando né come sia scomparso — e ne resta solo il toponimo, usato ancora dagli archeologi per indicare quel tratto di costa. Chi cerca il punto oggi troverà terra, non un edificio.

Perché fu smantellata: i lavori della variante (1925–1934)

La cosa più strana è questa: a uccidere la ferrovia fu il suo stesso successo.

Il treno aveva riempito la costa di villini e di turisti. In pochi decenni, tra Anzio e Nettuno, l'edilizia saturò tutta la fascia sul mare. E i binari, che correvano a raso accanto alle strade, divennero un problema serio. Passaggi a livello dappertutto. Convogli pesanti e rumorosi a due passi dalle passeggiate. La gente cominciò a vedere la ferrovia per quello che era diventata: un «trincerone» d'acciaio che tagliava la città fuori dal mare.

Allora si decise di spostarla. Arretrarla verso l'interno, sulle prime colline, con gallerie e trincee per non intralciare le strade. I lavori partirono il 21 giugno 1925 e durarono quasi dieci anni. Servì scavare gallerie imponenti, come quella che passa sotto il colle di Villa Borghese senza toccarne il parco: millecentoquarantaquattro metri. Il nuovo tracciato si staccava dal vecchio poco dopo la fermata di Anzio Colonia (aperta nel 1923) e saliva verso l'entroterra.

Il 18 giugno 1934 inaugurarono la variante. Lo stesso giorno, il vecchio tratto sul mare, circa quattro chilometri e mezzo, fu dismesso. Aprirono le due nuove stazioni in stile littorio: quella di Anzio, più in alto, in Viale Mencacci; e quella di testa di Nettuno, disegnata dall'ingegner Vodrè. L'evento fu ripreso dall'Istituto Luce: un cinegiornale di un minuto (Giornale Luce B, giugno 1934) che mostra gli edifici nuovi, la cerimonia, un treno in partenza e il tricolore che sale sul pennone — e che si conserva ancora oggi nell'Archivio Storico Luce. L'anno dopo, il 21 agosto 1935, la linea fu elettrificata a tremila volt in corrente continua: collegamenti più rapidi con Roma. E nel 1940, proprio qui, le Ferrovie sperimentarono i primi treni navetta d'Italia a composizione bloccata, trainati da un locomotore E.626 con dieci carrozze.

♦ Curiosità · Quando Anzio si chiamava «Nettunia Porto»

Nel 1940 il regime fuse Anzio e Nettuno in un unico comune, Nettunia. Anche le stazioni cambiarono nome: Nettuno divenne «Nettunia», la nuova stazione di Anzio «Nettunia Porto», Anzio Colonia «Nettunia Colonia». La parentesi durò poco: i due comuni furono ricostituiti nel 1945 con decreto luogotenenziale, e nel 1946 un ordine di servizio delle Ferrovie dello Stato restituì alle stazioni i loro nomi. Per sei anni, sui cartelli e sugli orari, Anzio non esistette.

La vecchia stazione di Anzio, in Piazza Pollastrini, perse il suo senso da un giorno all'altro. La demolirono. Quella di Nettuno ebbe più fortuna: non fu demolita. Il suo fabbricato viaggiatori sopravvive ancora oggi in largo Bruno Buozi — un tempo piazzetta del generale Rogier — davanti al Forte Sangallo, dove ha sede la Posta centrale. È questo l'edificio che in città si ricorda come «il palazzo delle Poste».

🚩 Nota critica · La vecchia stazione di Nettuno, oggi

Che l'edificio sia sopravvissuto è certo: le schede ferroviarie ne mostrano fotografie attuali. La sua collocazione — piazzetta del generale Rogier, poi largo Bruno Buozi, davanti al Forte Sangallo — è documentata dalle cartoline raccolte in «Rotaie a Nettuno». E proprio in largo Bruno Buozi ha sede la Posta centrale: di qui l'identificazione, diffusa in città, della vecchia stazione con «il palazzo delle Poste». È una ricostruzione che poggia su documentazione locale convergente, non su un atto ufficiale: solida, ma da intendere così.

I binari sul mare, però, non sparirono subito. Anzio viveva di pesce, e il pesce andava portato a Roma in fretta. Così le Ferrovie tennero in vita un pezzo del vecchio tracciato come raccordo merci verso il porto. Le locomotive scendevano dalla stazione nuova fino alla banchina, spingevano i vagoni frigoriferi accanto ai pescherecci, caricavano e risalivano. Andò avanti così per quarant'anni. Poi vinse il camion: più rapido, consegna porta a porta. Il 3 novembre 1975 il raccordo del porto chiuse per sempre. Quasi un secolo di treni sul lungomare finiva lì.



Una locomotiva del Gruppo 625 delle Ferrovie dello Stato (la 625-101) spinge i carri lungo Via Nazario Sauro, in discesa verso il molo. Negli ultimi anni il raccordo correva ormai in mezzo alla strada, tra le auto e i palazzi.

Crediti: lestradeferrate.it



Il porto di Anzio in una cartolina del secondo dopoguerra. Lungo la banchina, a sinistra, si vedono ancora i binari del raccordo che scendeva al molo Innocenziano.

Crediti: lestradeferrate.it

🚩 Nota critica · La data dell'inaugurazione

A lungo l'apertura è stata raccontata in modi diversi. Il riscontro più forte restano gli stampati coevi del 1884 — gli opuscoli di Pietro Ponzi e di Ciro Guidi — che fissano l'inaugurazione della linea al 23 marzo 1884; le stazioni di Anzio e Nettuno aprirono al traffico il giorno dopo, il 24 marzo. Questi due titoli sono anche schedati nella bibliografia storica del catalogo *La meravigliosa invenzione* (Archivio di Stato di Roma, 2003), che così ne conferma indirettamente l'attendibilità. Il 23 marzo è inoltre la data assunta dalla storiografia ferroviaria che si fonda sul *Prospetto cronologico dei tratti di ferrovia aperti all'esercizio*, il registro ufficiale compilato nel 1927 dall'Ufficio Centrale di Statistica delle Ferrovie dello Stato, oggi digitalizzato e consultabile. La data del «26 marzo», che pure circola, resta una variante minore e isolata: teniamo il 23-24 marzo, che è quanto dicono le fonti più vicine ai fatti.

Camminare oggi su quei binari scomparsi

A mezzo secolo dall'ultimo treno, in centro ad Anzio non trovi quasi niente. La città si è ripresa ogni spazio.

Piazza Pollastrini è ancora un nodo vivo, ma ha cambiato faccia del tutto: niente fontana, niente magazzini, solo negozi e palazzi. Per ritrovare il punto esatto della vecchia stazione, il riferimento più comodo è la filiale di Blu Banca (il marchio con cui oggi opera la Banca Popolare del Lazio), al civico 8. Lì accanto restano dei giardini: sono l'unica traccia planimetrica degli spazi aperti che servivano allo scalo negli anni Sessanta.

🚩 Nota critica · Come sappiamo dov'era

Della vecchia stazione non resta in piedi nulla: niente fabbricato, niente binari in opera, nessuna lapide. La sua posizione in Piazza Pollastrini si ricostruisce incrociando le mappe storiche, le cartoline d'epoca e i punti fissi ancora riconoscibili sul terreno (il civico 8, i giardini). È una localizzazione solida, ma indiretta: poggia su carte e fotografie, non su muri superstiti. Alcune fonti segnalano anche uno spezzone di rotaie affogato nell'asfalto in Viale Mencacci, all'uscita della stazione collinare di oggi — un residuo del vecchio raccordo per il porto. Non è però un dato che si possa dare per certo oggi: potrebbe essere stato coperto o rimosso nel frattempo, e andrebbe verificato di persona prima di darlo per confermato in guida.

Corrispondenze tra ieri e oggi

Allora (1884–1934)	Oggi
«Piazza della Stazione», con fabbricato viaggiatori e fontana circolare	Piazza Pollastrini, area commerciale e residenziale; resta Blu Banca (Gruppo Banca Popolare del Lazio) al civico 8
Grand Hotel, poi «Palazzo Benini»	Edificio assorbito dalle ristrutturazioni residenziali del centro
Ospizio Marino di Villa Albani	Ospedale Villa Albani (riabilitazione)
Ospedale dei Fatebenefratelli sul lungomare di Nettuno	Casa della Divina Provvidenza
Vecchia stazione di Nettuno, in piazzetta gen. Rogier (poi largo Bruno Buozzi), davanti al Forte Sangallo	Fabbricato superstite, dove ha sede la Posta centrale
Sedime dei binari sul lungomare e raccordo al porto	Sede stradale e asfalto, dal centro al molo
Fascio di binari e scalo merci di Piazza Pollastrini	Giardini (unica traccia degli spazi aperti)
Linea costiera in esercizio	Asfalto e sede stradale; segnalato, ma da verificare, uno spezzone di rotaie in Viale Mencacci

Cronologia dei lavori

Data	Evento	Fonte
7 nov. 1846	Notificazione del card. Gizzi: Roma-Porto d'Anzio tra le 4 linee prioritarie dello Stato Pontificio, con ripristino del porto neroniano	<i>La meravigliosa invenzione</i> (Sinisi, p. 18-19)

Data	Evento	Fonte
1870	Fine dello Stato Pontificio: la ferrovia per Anzio non è stata realizzata (capitali mai reperiti dalla concessionaria Altieri-Conti-Ferlini)	De Cesare, <i>Roma e lo Stato del Papa</i> , 1907
gen. 1871	La Commissione per la classificazione delle ferrovie del Regno indica la «Roma-Porto d'Anzio» tra le linee necessarie	<i>La meravigliosa invenzione</i> (Bergamaschi, p. 30-31; ASR)
27 nov. 1881	Regio Decreto n. 554: approvata la convenzione per la concessione della ferrovia da Albano a Porto d'Anzio	Gazzetta Ufficiale del Regno, atti storici
gen. 1884	Passaggio di proprietà dalla TFE alla FAAN (Ferrovia Albano-Anzio-Nettuno)	Lestradeferrate.it
1884 (scavi)	Il taglio del vallo antico mette in luce fortificazioni, <i>fistule</i> , iscrizioni e reperti tra Villa Sarsina e Villa Albani	Lugli, «Saggio sulla topografia dell'antica Antium», 1940 (INASA)
23 mar. 1884	Inaugurazione della linea; banchetto a Villa Borghese	Ponzi 1884; Guidi 1884
24 mar. 1884	Apertura al traffico delle stazioni di Anzio e Nettuno	Cerri; Anzio Viaggiata
1908– 1918	Esercizio delle Ferrovie Secondarie Romane (FSR), poi acquisizione FS dal 1° gennaio 1918	Le Strade Ferrate
28 ago. 1910	Inaugurazione della tramvia Anzio–Nettuno sul litorale	Tramroma
21 giu. 1925	Inizio dei lavori della grande variante a monte	Ferrovie abbandonate
18 giu. 1934	Inaugurazione della variante (ripresa dall'Istituto Luce); dismissione di ~4,6 km costieri; nuove stazioni in stile littorio ad Anzio (Viale Mencacci) e Nettuno (ing. Vodrè)	Istituto Luce (IL5000014663); Ferrovie abbandonate

Data	Evento	Fonte
21 ago. 1935	Elettrificazione dell'intera linea a 3000 V c.c.	Fondazione FS
1939	La filovia sostituisce la tramvia litoranea	Tramroma
18 lug. 1940	Primi treni navetta d'Italia a composizione bloccata (locomotore E.626 e dieci carrozze)	Fondazione FS
1940– 1946	Parentesi di Nettunia: le stazioni ribattezzate «Nettunia», «Nettunia Porto» (Anzio) e «Nettunia Colonia»; nomi ripristinati nel 1946	D.Lgs.Lgt. 265/1945; FS, Ordine di servizio n. 42/1946
3 nov. 1975	Chiusura definitiva del raccordo merci del porto di Anzio	Le Strade Ferrate

Bibliografia

FONTI ACCREDITATE

1. M. G. Branchetti, D. Sinisi (a cura di), «*La meravigliosa invenzione*». *Strade ferrate nel Lazio 1846-1930*, Roma, Gangemi Editore, 2003 — catalogo della mostra, Archivio di Stato di Roma. In part.: D. Sinisi, «Breve storia delle strade ferrate nello Stato pontificio», p. 18-19; M. T. Bergamaschi, «Ferrovie a sud di Roma», p. 30-31; A. Pompeo, «Le ferrovie in concessione», p. 65; bibliografia a cura di S. Dainotto, p. 160-161.
2. Regio Decreto 27 novembre 1881, n. 554, «Che approva la convenzione per la concessione della ferrovia da Albano a Porto d'Anzio» — Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia, atti storici. gazzettaufficiale.it
3. Ufficio Centrale di Statistica delle Ferrovie dello Stato, *Prospetto cronologico dei tratti di ferrovia aperti all'esercizio dal 1839 al 31 dicembre 1926* (da *Sviluppo delle ferrovie italiane*), Roma, Tip. L. Cecchini, 1927 — digitalizzato in Bibliografia Ferroviaria Italiana. trenidicarta.it/aperture.html
4. Decreto Legislativo Luogotenenziale 3 maggio 1945, n. 265, «Ricostituzione dei comuni di Anzio e Nettuno»; Ferrovie dello Stato, Ordine di servizio n. 42, 1946 (ripristino dei nomi delle stazioni).
5. R. De Cesare, *Roma e lo Stato del Papa. Dal ritorno di Pio IX al XX settembre*, vol. I (1850-1870), Roma, Forzani Tipografi-Editori, 1907, cap. XI.
6. C. Guidi, *Inaugurazione della ferrovia Albano-Anzio-Nettuno, 23 marzo 1884*, Albano Laziale, Tip. Sannibale, 1884.
7. P. Ponzi, *Anzio stazione climatico-balnearia: brevi cenni... in occasione dell'apertura al pubblico esercizio della ferrovia Albano-Anzio-Nettuno il 23 marzo 1884*, Roma, Tip. della Pace, 1884.

8. L. Galanti, «Anzio ed il suo clima: la ferrovia Roma-Anzio e i suoi vantaggi», estr. da *Gazzetta medica di Roma*, 9 (1883), n. 17, Roma, Tip. Armani, 1883.
9. R. Pau, *Antium: il Vallo, le Necropoli e i Monumenti di Via Ardeatina* — Progetto Antium, sezione «Il Vallo di Antium» (con bibliografia completa in pagina Crediti). antivm.it
10. G. Lugli, «Saggio sulla topografia dell'antica Antium», in *Rivista del R. Istituto Nazionale d'Archeologia e Storia dell'Arte* (INASA), VII, 1940, pp. 153-188. inasaroma.org
11. R. Egidi, A. Guidi, «Anzio: saggi di scavo sul Vallo Volusco», in *Lazio e Sabina. Scoperte, scavi e ricerche*, 5, Roma 2009, pp. 355-361 — Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio.
12. P. Jaia, A. Di Mario, «Anzio e Nerone», in *Lazio e Sabina* — Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, 2009.
13. H. Solin, «Contributi sull'epigrafia anziate», in *Epigraphica*, 65, 2003, pp. 70-116.
14. V. Santamaria Scrinari, M. L. Morricone Matini, *Mosaici Antichi in Italia. Regio prima. Antium*, Roma 1975.
15. «Latium» (L'Italia romana delle *regiones*) — Enciclopedia Treccani. treccani.it
16. Archivio Storico Istituto Luce, «L'inaugurazione dei nuovi edifici della stazione di Anzio-Nettuno» (scheda IL5000014663). patrimonio.archivioluce.com
17. Villa Albani — Comune di Anzio. comune.anzio.roma.it
18. Le ferrovie nell'Unità d'Italia. Cronologia storica — Fondazione FS Italiane. fondazionefs.it
19. Colonnese, Sturm, Fasolo, *Roma, mare, colonia* (Verso nuove estati) — IRIS, Sapienza Università di Roma. iris.uniroma1.it
20. Anzio e Nettuno — Bollettino della Società Geografica Italiana. bsgi.it
21. Di viaggio lungo le ferrovie dismesse — FS Italiane; Atlante delle greenways su linee FS — RFI. fsitaliane.it · rfi.it

FONTI DOCUMENTARIE LOCALI E ICONOGRAFICHE

1. La ferrovia Roma-Albano-Campoleone-Anzio-Nettuno; Stazione di Anzio; La vecchia linea e il raccordo per il porto di Anzio; La stazione di Nettuno — Le Strade Ferrate. lestradeferrate.it
2. Variante di tracciato Anzio Colonia-Nettuno (vecchia) — Ferrovie abbandonate. ferrovieabbandonate.it
3. Vecchia Stazione; Stazione nuova e zone limitrofe — Anzio Viaggiata, collezione di cartoline d'epoca di Pietro Nardi. anzioviaggiata.com
4. «Quel treno che attraversava l'Anzio che fu: tra il mare e l'Ospizio marino di Villa Albani» — ilmamilio.it. ilmamilio.it
5. V. Cerri, «Le ferrovie a Nettuno»; Storia dei trasporti; Millenovecento; Cronistoria 1900-1939; Una regina seduta sul mare; Rotaie a Nettuno; Iconografia di Santa Maria Goretti; Anzio: sale cinematografiche — 100 libri per Nettuno. 100libripernettuno.it
6. La tramvia e la filovia Anzio-Nettuno — Tramroma. tramroma.com
7. Piazza Raffaele Palomba (Stazione centrale); Storia delle strade: toponomastica — Città Insieme. citta-insieme.it

A cura di Riccardo Pau (Profxeni)

© 2026 · CC BY 4.0