

STRADONE GIOVANNI, <i>Notturmo romano: S. Giovanni Decollato e Colosseo</i> (1954)	
<i>Teschio elefantino fossile, trovato nel 1932, fra il Palatino e l'Oppio, aprendo la via dell'Impero, nelle sabbie, con pomici del Maremmano</i> (Da una pittura di MARIA BAROSSO)	
a) <i>Sezione geologica schematica fra il Campidoglio e il Quirinale</i>	
b) <i>Sezione geologica schematica fra il Palatino e l'Oppio</i>	
<i>Saggio di carta idrografica dalla fine del Fluvio-lacustre dei Fori Romani</i>	
<i>Zanne elefantine fossili, incomplete, trovate nelle sabbie fluvio-lacustri del Campidoglio</i>	
ANTONIO van DYCK, <i>Presumibile ritratto di Luigi Rossi</i> (Londra, ex collezione del conte di Northbrook)	
CARLO MARATTA, <i>Il card. Antonio Barberini, patrono di Luigi Rossi</i> (Roma, Galleria Naz. d'Arte Antica)	
Da PRASSITELE, <i>Il Satiro (o Fauno) in riposo</i> (Roma, Museo Capitolino)	
Da PRASSITELE, <i>Il Satiro (o Fauno) in riposo</i> (particolare) (Roma, Museo Capitolino)	
RENI GUIDO, <i>Presunto ritratto di Beatrice Cenci</i> (Roma, Galleria Naz. d'Arte Antica)	
RENI GUIDO, <i>S. Michele Arcangelo</i> (Roma, chiesa dei Cappuccini)	
Volterra, <i>Testa di Augusto</i> , dal teatro romano	
Roma, Palatino: <i>Capanne del Germalo</i>	
Piazza Armerina, Villa romana del Casale: <i>Un lato del peristilio con pavimento musivo con teste di animali entro tondi</i>	
Marsala, Capo Boeo: <i>Veduta delle terme</i>	
Luni, <i>Anfiteatro</i>	
Libarna, <i>Uno dei mosaici</i>	
Ventimiglia, <i>Veduta del teatro</i>	
Sepino, <i>Torre della cinta muraria e giano del teatro</i>	
Nora (Cagliari), <i>Veduta panoramica di un edificio a pianta di tipo basilicale e di un edificio termale romano. In fondo, sulla riva, rovine di un altro più grandioso impianto termale</i>	
Aquileia, Oratorio paleocristiano del fondo Cossar: <i>Nel centro, in un grande cerchio, genietti in barchette intenti a pescare</i>	
CLEMENTONI REMIGIO, <i>Lago di Piediluco</i>	
CLEMENTONI REMIGIO, <i>Paesaggio in grigio</i>	

TAV.

XCVI
XCVII
XCVIII
XCVIII
XCIX
C
CI
CII
CIII
CIV
CV
CVI
CVII
CVIII
CIX
CX
CXI
»
CXII
»
CXIII
CXIV
CXV
CXVI

Anno II - N. 1

Gennaio-Febbraio 1954

STUDI ROMANI

RIVISTA BIMESTRALE
DELL'ISTITUTO DI STUDI ROMANI



DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE:
ROMA - PIAZZA CAVALIERI DI MALTA, 2 - TELEFONO 593.442

SOMMARIO

SALVATORE REBECCHINI: <i>Il problema della metropolitana di Roma</i> (con 5 grafici e 9 tavv. f. t.)	I
MAURILIO ADRIANI: <i>La storicità dell'editto di Milano</i>	18
RENZO FRATTAROLO: <i>Roma di Rabelais</i>	33
LUIGI BERRA: <i>Una pre-Arcadia del Cinquecento sconosciuta: I Pastori Tiberini</i>	41
CARLO GHISALBERTI: <i>Il Consiglio di Stato di Pio IX - I</i>	55
LUIGI GUASCO: <i>Francesco Tomassetti</i>	69

RASSEGNE

GUERRINO PACITTI: <i>Il latino «lingua viva» - Poeti latini di oggi</i> ; VITTORIO GENOVESI — VINCENZO CIVICO: <i>Urbanistica romana 1953</i> (con 1 tav. f. t.) — IL FILATELICO ROMANISTA: <i>Roma nella filatelia</i> (con 2 tavv. f. t.)	70
Divagazioni: <i>La luna a Roma</i> , di MARCELLO CAMILUCCI	85

CRONACHE

R. D. M.: <i>Vita romana</i> — MARIO ESCOBAR: <i>Vita religiosa</i> — RENZO U. MONTINI: <i>Vita culturale</i> — MARCELLO CAMILUCCI: <i>Mostre artistiche</i> — VINCENZO GOLZIO: <i>La Mostra storica nazionale della miniatura a palazzo Venezia</i> (con 6 tavv. f. t.) — FERNANDA L. BORRONI: <i>Il teatro di prosa</i> — SANDRO CARLETTI: <i>La musica</i> — CESARE A. MORESCHINI: <i>Schermi romani</i>	88
---	----

Vita dell'Istituto di Studi Romani: <i>L'inaugurazione dei Corsi - L'assemblea dei Membri Ordinari - La Sezione Olandese - Modalità d'iscrizione ai Corsi</i> (OTTORINO MORRA)	119
--	-----

Segnalazioni bibliografiche romane, a cura di CECCARIUS	122
---	-----

Monumenti romani - I - La colonna Traiana (4 tavv. f. t.).	
--	--

In copertina: disegno di AUGUSTO ORLANDI.

ABBONAMENTO ANNUO: L. 2000 — UN NUMERO SEPARATO: L. 400
Per l'estero i prezzi s'intendono raddoppiati - L'abbonamento decorre dal primo
fascicolo dell'annata - Per le rimesse in denaro, effettuare i versamenti sul
Conto Corrente n. 1/21594 intestato all'Istituto di Studi Romani.

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV

IL PROBLEMA
DELLA METROPOLITANA DI ROMA

Con una prolusione sul tema: Il problema della metropolitana e quello delle comunicazioni extraurbane di Roma, il Sindaco della città, prof. ing. Salvatore Rebecchini, ha inaugurato il 21 dicembre 1953, il XXVIII anno accademico dei Corsi Superiori di Studi Romani.

Il testo della prolusione viene pubblicato integralmente dal nostro Istituto in un «quaderno» corredato di ampio materiale illustrativo, che è dato alle stampe contemporaneamente al presente fascicolo della rivista.

L'Autore, premesso che egli intende parlare a titolo esclusivamente personale, allo scopo di esporre il risultato di suoi particolari studi per la soluzione dell'importante problema, esamina da prima le modalità con le quali le maggiori città si adoperarono, fin dal secolo scorso, a fronteggiare le esigenze del traffico sempre crescente, e quindi gli schemi e le caratteristiche delle ferrovie metropolitane dei massimi centri stranieri. Passa poi a trattare, in dettaglio, della metropolitana di Roma, illustrando quanto già è stato fatto ed è in corso di attuazione, e prospettando possibilità, difficoltà e soluzioni per la costruzione di una completa rete metropolitana della città. Questa parte della prolusione siamo lieti di presentare ai nostri lettori.

IL PROBLEMA dei trasporti rapidi della nostra città, problema ormai annoso, cominciò ad essere agitato fin dagli anni immediatamente successivi al trasferimento della capitale a Roma. Il primo studio concreto risale però solo al 1891, quando, sotto il Governo Crispi, si condusse a termine il progetto preliminare di una ferrovia metropolitana a carattere di circoscrizione della zona urbana. Tale progetto non ebbe però seguito, come pure alcuni altri elaborati ad iniziativa di privati. Solo nel 1924 si giunse finalmente ad una proposta completa, studiata anche sul piano finanziario.

Tale proposta, che prevedeva la costruzione di due linee destinate a collegare — con incrocio a piazza Venezia — il quartiere Trionfale con la

porta S. Giovanni, ed il quartiere Salaria con il ponte V. Emanuele, giunse fino all'esame del Consiglio Superiore dei LL. PP., e, pur non ottenendo l'approvazione, provocò il voto del 29 dicembre 1924, con il quale l'autorevole consesso riconobbe l'opportunità di avviare lo studio — da affrontarsi con mezzi adeguati da chi ne avesse l'autorità e la capacità necessarie — di un piano organico di rete metropolitana, atto a soddisfare le molteplici esigenze della Capitale, tenendo conto dell'intenso suo sviluppo demografico ed edilizio e della urgenza di apprestare vie rapide di comunicazione tra centro e periferia. La opportunità di definire la natura giuridica delle ferrovie metropolitane, rilevata con lo stesso voto, venne riconosciuta dal Governo, il quale, con R. D. L. 10 luglio 1926, n. 1306, stabilì che — fermi restando i poteri di sorveglianza definiti dalle norme in vigore nei riguardi dei trasporti pubblici di persone — la concessione di linee metropolitane, interessanti esclusivamente un centro urbano, fosse di competenza del Comune interessato. Solamente per la città di Roma, tale concessione venne riservata allo Stato.

Sempre in relazione al voto sopra ricordato, il Ministro dei LL. PP. affidò lo studio di un piano organico di comunicazioni rapide per Roma ad una apposita Commissione, composta di tecnici statali e comunali e di esperti in materia geologica ed archeologica.

Tale Commissione, esaurito l'esame delle questioni di carattere pregiudiziale, elaborò un piano generale di comunicazioni rapide urbane, da realizzarsi in un venticinquennio, piano che venne approvato nel giugno del 1926.

Il compito di continuare e di concludere il lavoro impostato dalla Commissione, venne affidato ad un Comitato Tecnico, nominato con D. M. 18 agosto 1926, che, per la parte strettamente esecutiva di elaborazione dei progetti, si giovò di un apposito Ufficio.

Nel giro di poco più di due anni il Comitato Tecnico, presieduto dal comm. Crispo, allora Direttore Generale dell'Ispettorato M. C. T. C., concretò il progetto di massima per la realizzazione di una rete di ferrovie sotterranee, della lunghezza complessiva di 24,5 km., costituita da tre linee — denominate A, B e C — incrociantsi al largo Chigi ed a piazza Venezia.

Per la linea A (per riferimento si veggia la tav. I) venne previsto il tracciato: Stazione Ostiense, Testaccio, Trastevere, Argentina, piazza Venezia, via Nazionale, piazza Termini, porta Pia, S. Agnese sulla via Nomentana, oltre ad una diramazione porta Pia - piazza Verano; la linea avrebbe richiesto un sottopassaggio del Tevere presso l'isola Tiberina.

La linea B ad andamento N-S, partendo dal viale delle Belle Arti, avrebbe dovuto percorrere la via Flaminia e il Corso fino a piazza Venezia, per raggiungere quindi il piazzale Ostiense, sottopassando l'Aventino.

La linea C avrebbe invece collegato piazza Re di Roma con il quartiere Trionfale secondo il percorso: S. Giovanni, Stazione Termini, Trionfale, piazza Colonna, piazza Cavour, piazza S. Pietro, viale delle Milizie. Opere apposite erano previste per il collegamento della linea A alla Stazione Termini e per un secondo sottopassaggio del Tevere, nei pressi di ponte Cavour.

Nello stesso periodo l'Ufficio tecnico alle dipendenze del Comitato, diretto dall'ing. Vallecchi — in quel tempo Capo dell'Ispettorato Compartimentale M. C. T. C. di Roma — elaborò il progetto definitivo della linea A, giudicata di più urgente realizzazione. Tale progetto, risultato di studi condotti con cura, serietà e larghezza di mezzi (venne fra l'altro eseguita una sistematica esplorazione del sottosuolo della città, con la perforazione di ben 43 pozzi-sonda, per una profondità di scavo complessiva di oltre 1500 metri), pur avendo ottenuto, nel dicembre 1929, l'approvazione in linea tecnica dal Consiglio Superiore dei LL. PP., non fu successivamente realizzato.

Non è facile, ancora oggi, indicare le ragioni per cui l'interessante programma venne accantonato. Esse sono certo più di una, ma è probabile che causa determinante ne sia stata la riforma tramviaria, concretata nel 1929 ed attuata dal 1° gennaio 1930.

Come è noto, tale riforma, dovuta all'ing. De Stefani — allora Commissario all'Azienda tramviaria — eliminò completamente dal nucleo centrale tutte le linee tramviarie e le sostituì con servizi su gomma, dando luogo ad un notevole, seppur temporaneo, miglioramento delle condizioni del traffico urbano.

In effetti l'ing. De Stefani, illustrando la riforma di imminente attuazione, nella sua relazione sull'esercizio 1929 dell'Azienda tramviaria, richiamava l'attenzione sul fatto che il margine offerto allo sviluppo del traffico stradale si sarebbe assai presto saturato ed invitava pertanto esplicitamente le Autorità a provvedere, onde, entro il termine di 5-6 anni, fossero aperti all'esercizio almeno i primi tronchi della rete metropolitana studiata dal Comitato Tecnico.

Purtroppo, nella euforia derivante dall'indubbio immediato miglioramento delle condizioni del traffico, il problema della costruzione della metropolitana sembrò meno urgente. Si lasciarono così trascorrere i pochi anni utili e tranquilli, fino a che le maggiori preoccupazioni del periodo intorno al 1935 (sanzioni e guerra di Abissinia) fecero definitivamente accantonare il progetto Crispo-Vallecchi e, più in generale, qualunque programma di realizzazione di ferrovie rapide urbane.

Si giunse così all'aprile 1937, quando la decisione di apprestare una grande Esposizione Universale, che avrebbe dovuto essere inaugurata nel 1942 (la E. 42), rese necessario ed urgente progettare un trasporto rapido

di viaggiatori e merci tra la Stazione Termini e la località Tre Fontane, dove già si era iniziata la costruzione degli edifici per tale manifestazione.

Tutti i progetti precedenti furono allora abbandonati e si provvide ad allestire rapidamente altro progetto — elaborato, in linea di massima, dall'ing. Perrone — per una prima linea di ferrovia sotterranea, adatta a soddisfare le particolari esigenze sopra ricordate, ed opportunamente collegata con la già esistente ferrovia Roma - Lido.

Detta linea fu studiata in modo da consentire sia il raggiungimento con mezzi ferroviari normali della zona dell'E.42 (oggi E.U.R.), sia la penetrazione in città dei treni del Lido, con l'evidente scopo di favorire la creazione di un nuovo centro residenziale e l'afflusso della popolazione romana alla spiaggia, nel periodo balneare.

Sulla scorta dell'anzidetto progetto di massima venne bandita una pubblica gara, alla quale presero parte le maggiori Imprese italiane di costruzioni ferroviarie: in base ai risultati di detta gara, la concessione — per la sola costruzione — di tale primo tronco di ferrovia metropolitana venne aggiudicata, in data 23 maggio 1938, alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

I lavori, subito iniziati, furono portati innanzi alacremente, tanto che al momento della sospensione, imposta, alla fine del 1940, dai noti eventi bellici, risultava già eseguito il 60% dell'opera e precisamente quasi tutti gli impianti fissi.

Dopo l'interruzione bellica, la ripresa dei lavori si ebbe nel 1946, inizialmente solo allo scopo di favorire l'occupazione di mano d'opera non specializzata, e poi, a mano a mano, con la intenzione, sempre più esplicitamente dichiarata, di giungere al completamento della ferrovia ed alla sua apertura all'esercizio.

Come è noto, il tracciato di questo primo tronco (tavv. I e II) taglia trasversalmente in galleria la zona della Esposizione, esce allo scoperto in corrispondenza della Magliana, dove si affianca al tracciato della Roma-Lido, che segue poi fino alla stazione di porta S. Paolo.

In questo primo tronco sono state eseguite, oltre la stazione di testa di Ponte Buttero e quella centrale dell'Esposizione, altra alla Magliana, quella in prossimità della basilica di S. Paolo e quella della Garbatella.

Dopo la stazione Ostiense, la ferrovia entra in galleria e raggiunge piazza Termini, dove è situata l'altra grandiosa stazione terminale. La linea transita per il Circo Massimo e per il Colosseo, sottopassa il Colle Oppio, raggiungendo l'imbocco di via Giovanni Lanza e seguendo poi, fino al termine, la via Cavour.

Lo sviluppo totale della linea è di km. 10,870 e, per circa la metà, si svolge in galleria.

La pendenza massima, che si incontra lungo il tronco sotto la via Cavour, risulta del 35°/∞ circa; le curve sono tutte di raggio superiore ai 200 metri, all'infuori di quella d'ingresso alla Stazione Termini, che è invece di 100 metri.

Penso sarà gradita qualche ulteriore notizia circa tale ferrovia e soprattutto circa l'avanzamento dei lavori, il cui stato può far prevedere ormai non lontana la tanto attesa ultimazione.

Compiuto da tempo l'armamento dell'intera linea, sono in corso di ultimazione le apparecchiature aeree, gli apprestamenti per il funzionamento degli apparati centrali e le installazioni di alimentazione e conversione della energia, la quale — come è noto — verrà erogata dalla linea di contatto alla tensione di 1500 volt.

Il materiale rotabile — in corso di avanzato montaggio presso le Officine Stanga di Padova — è costituito da automotrici bidirezionali a due carrelli, fornite di motori Brown-Boveri ad aderenza totale, atte all'aggancio automatico da ambedue le estremità.

La capacità, per ogni automotrice, è di 200 persone: i treni saranno composti di un adeguato numero di pezzi.

Il servizio è previsto per una durata massima di 20 ore giornaliere, con una frequenza di tre minuti sulla tratta Termini - Stazione S. Paolo, d'onde, ogni 4 minuti, proseguirà una corsa attraverso la zona dell'E.U.R., fino alla fermata terminale di Ponte Buttero.

Il tempo di percorrenza previsto tra la Stazione Termini e quella della Garbatella è da 8 a 10 minuti.

I disegni e le fotografie che vengono riprodotti ⁽¹⁾ possono dare un'idea della importanza e dell'attuale stato delle opere.

Ma l'unico tronco di ferrovia rapida urbana di Roma non sarà solo questo: esiste infatti un'altra linea che, nel tratto di penetrazione in città, è venuta ormai di fatto a trovarsi nelle condizioni di assumere un carattere molto simile a quello di una « metropolitana ». Si tratta della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo, nel tronco compreso tra Prima Porta e piazzale Flaminio; su detta linea sono in corso lavori per la costruzione di una stazione sotterranea in piazza Euclide ⁽²⁾, al margine di una zona che — ancora pressoché disabitata pochi anni or sono — sta divenendo sempre più intensamente popolata, in dipendenza dell'ingentissimo, progressivo sviluppo edilizio della nostra città.

È necessario però riconoscere che questi impianti sono ancora una modesta cosa rispetto ai bisogni della nostra Roma.

(1) Si veggano le tavole III, IV, V, VI, VII, VIII.

(2) La nuova stazione — che viene creata sulla già esistente linea sotterranea di penetrazione in città della Roma-Viterbo — è eseguita dalla Soc. Romana per le Ferrovie del Nord per conto dello Stato; sarà presumibilmente completata entro il 1955.

Il tronco Sud, che chiameremo dell'E.U.R., può smaltire, oltre che gran parte del traffico (specie stagionale) proveniente o diretto al mare, quello che verrà a crearsi in dipendenza dello sviluppo edilizio della zona E.U.R. stessa, del popoloso quartiere della Garbatella, dell'altro che va sorgendo ai due lati della via Cristoforo Colombo, ed infine di quelli di S. Saba e dell'Aventino: queste ultime zone peraltro, non troppo fittamente abitate, sono di limitato ulteriore sviluppo urbanistico, per i numerosi vincoli di carattere archeologico dai quali sono gravate.

Le località a carattere urbano attraversate dal tronco Nord, e cioè da quello di penetrazione della Roma-Viterbo, non sono ancora molto sviluppate dal punto di vista edilizio, ad eccezione — come si è detto — della zona di influenza della stazione di piazza Euclide.

Pertanto la funzione di questi due primi tronchi a carattere metropolitano deve considerarsi ancora diretta a servire un traffico, che, per il momento, non è eccessivo, ma il cui aumento, già in atto, sarà indubbiamente facilitato dalla attuazione dei nuovi servizi: tale sempre crescente volume di traffico verrà riversato nei punti di attestamento in città delle due linee.

In rapporto quindi al problema dell'alleggerimento del traffico nella zona centrale della città, detti tronchi — una volta raggiunta la loro piena efficienza — non potranno risultare di grande utilità, anzi, potendo, in un futuro non lontano, dar luogo a sensibilissimi apporti di viaggiatori in nodi già molto carichi, come quelli di piazza Termini e di piazzale Flaminio, essi — qualora non si adottino adeguati provvedimenti — potranno costituire una indubbia futura causa di un ulteriore peggioramento delle attuali condizioni del traffico nel centro di Roma.

Detta osservazione conduce facilmente — potrebbe dirsi quasi istintivamente — alla soluzione che, allo stato attuale delle cose, appare la più logica: quella, cioè, del congiungimento dei due anzidetti centri con una linea che verrà così a realizzare una prima, utilissima trasversale cittadina.

Tale prima considerazione, ove anche non esistessero altre validissime ragioni che scaturiscono dall'esame obiettivo dell'attuale traffico di superficie in conseguenza dell'aumento dei pedoni e dei mezzi pubblici e privati di trasporto nella maggior parte delle vie centrali, basterebbe a dimostrare l'assoluta, indilazionabile necessità di predisporre un razionale, progressivo completamento della rete metropolitana.

* * *

A questo punto sarà opportuno esaminare in dettaglio quale sia stato l'aumento della popolazione e quello dei mezzi di trasporto pubblici e privati di superficie in questa nostra Roma, dall'epoca in cui, divenuta Capitale del nuovo Stato, andò di anno in anno acquistando una sempre maggiore importanza, nella vita politica ed economica del Paese.

La vecchia Roma, che tuttora balza vivente dai rami del Pinelli e del Piranesi e ci appare tanto suggestiva negli acquerelli del Roessler-Franz, gelosa custode delle sue gloriose memorie e tutta raccolta intorno a quel centro perennemente palpitante di vita spirituale che è la Sede del Pontificato romano, ha vissuto nell'800, con i suoi poco più che 200.000 abitanti, l'esistenza di una famiglia borghese serena e bonaria, anche se scossa a volte da appassionati fremiti per quella unità nazionale verso la quale indubbiamente, anche se per alcuni quasi inconsciamente, i Romani tendevano.

Ancora nei racconti e nei discorsi dei nostri padri (parlo, naturalmente, per i miei coetanei) affiorava quello spirito di raccolta intimità, della Roma del tempo, che si muoveva tutta nella limitata zona compresa tra l'ansa del Tevere ed il Campidoglio, estendendosi sulla destra del fiume con la città Leonina e con il tipico, vecchio Trastevere. Oltre via del Boschetto, il cui nome ricorda ancora i frondosi allori di qualche tranquillo angolo di riposo, e dopo la chiesa di S. Vitale, si estendevano, dominati dai maestosi ruderi delle Terme Diocleziane, orti e prati, attraverso i quali, poco dopo il 1850, monsignor De Merode tracciò la nuova via per raggiungere la Stazione Termini; gli stranieri che facevano di Roma la meta del loro pellegrinaggio di fede e di ammirazione, vivevano — di preferenza — nella zona del Babuino e di piazza di Spagna; i Romani si ritrovavano a discorrere d'arte al Caffè Greco, a bere lo « squaglio » del cioccolato da « Angeloni » a Pasquino, o a discutere sulla nuova ferrovia al « Caffè del Veneziano », incontro alla chiesa del Caravita a piazza Sciarra. Appena nove « carrozzelle » disimpegnavano, in quel tempo, il servizio dei pubblici trasporti individuali.

Ma, anche senza andare troppo lontano, chi della nostra generazione di « ultracinquantenni » non ricorda luoghi campestri, atti a gioiosi ritrovi domenicali, che si chiamavano Baldinotti, Batteria Nomentana, Montagnola, tutte località che ormai la città ha ravvolto e sommerso con le sue costruzioni, nella sua sempre più intensa e rapida espansione?

Oggi Roma ha tutte le esigenze di una grande metropoli, cuore di una Nazione assiduamente operante e suo primo mercato di consumo: in conseguenza le condizioni di traffico del suo tranquillo centro di un tempo (attualmente ancora sede di buona parte degli Istituti di carattere politico e finanziario, non solo della città, ma dell'intera Nazione) stanno di giorno in giorno rendendosi più difficili e complicate, nonostante gli sforzi con i quali si cerca di ridurre, attraverso sempre nuovi accorgimenti, il disagio derivante da una tale situazione.

Ma lasciamo parlare le cifre: esse sono sempre molto eloquenti ed i diagrammi che vado a mostrarvi le mettono ancor più in evidenza.

Ecco il diagramma di accrescimento della popolazione: 240.000 abitanti presenti nel 1871; 400.000 nel 1890; 550.000 nel 1910; 970.000 nel 1930; 1.755.000 nel 1953. Notisi che si tratta della popolazione presente secondo le indicazioni anagrafiche; a questa bisogna aggiungere gli irregolari e i fluttuanti: si va così oggi, sicuramente, ai due milioni.

Ed ecco il grafico indicante il numero delle vetture a trazione animale in servizio pubblico. Si osservi la crisi di sviluppo e quella di decadenza della cosiddetta « carrozzella » o « botticella » romana. Se ne contano 11 nel 1871, 2.981 nel 1920, 501 nel 1930: è il rapido crollo di questo caratteristico mezzo di trasporto, che scompare sotto la spinta motorizzata del taxi: oggi ve ne sono ancora in servizio 124.

Intanto i taxis, che hanno oramai vinto la loro battaglia, si moltiplicano rapidamente: dai 30 del 1911 salgono ai 1.410 del 1920 e sono oggi 1.937.

Veggasi ora l'andamento dei trasporti collettivi pubblici dal 1872 ad oggi. Otto linee di « omnibus » a cavalli (si veggia la tav. IX) costituiscono il primo ordito di quella che diverrà la complessa rete autofilotraviaria della città. Nel 1888 si inizia da parte della Società Romana Tranways Omnibus (S.R.T.O.) il servizio tranviario a trazione animale: vetture su rotaie che vengono trainate da una coppia di cavalli, confortati nella salita di Magnanapoli, da un « bilancino » attaccato al timone. Poi i tram diventano elettrici (1900) e mentre scompare del tutto la trazione animale, nasce l'Azienda Tranviaria Municipale (oggi A.T.A.C.); autobus e filobus s'inseriscono successivamente in servizio nella rete costituita — nel 1950 — da 95 linee.

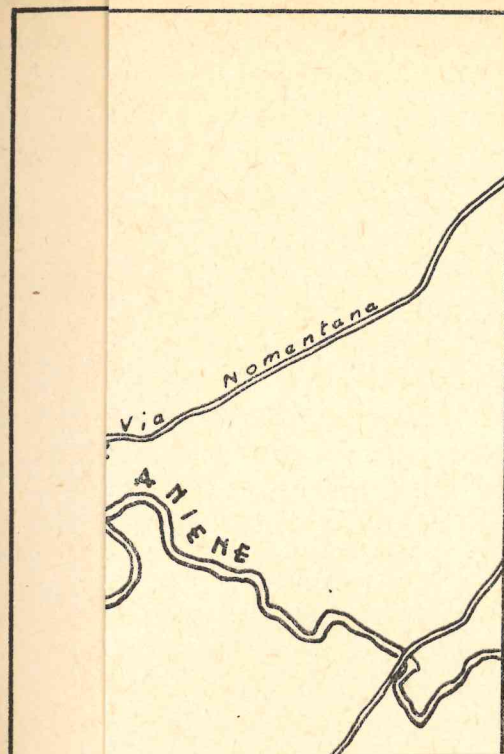
Per quanto riguarda le automobili private, il loro numero va salendo rapidamente dall'epoca della loro prima timida apparizione, avvenuta intorno al 1900. Attualmente si può considerare, tenendo anche conto delle vetture non immatricolate, ma mediamente presenti in Roma, che gli automezzi circolanti nella città (comprese le motociclette) siano circa 100.000, oltre 65.000 « motoscooters ».

* * *

Penso a questo punto che, ancor più utile di quanto sono finora venuto esponendo, potrà risultare la conoscenza di alcuni dati riassuntivi di carattere fondamentale, i quali varranno a fornire un'idea ancor più efficace delle presenti condizioni del traffico urbano di Roma.

Nell'anno 1940 il numero dei viaggiatori che utilizzarono i mezzi dell'A.T.A.C. fu di 478.000.000, con una media di 350 viaggi per abitante. Tale dato unitario è indicato dai tecnici col nome di « indice di mobilità ». Nel 1952 il numero dei viaggiatori sui mezzi dell'A. T. A. C. è salito a

TAVOLA I



GGI.

Ecco i
presenti n
1.755.000
le indicaz
fluttuanti

Ed ec
male in
decadenza
contano i
questo ca
rizzata da

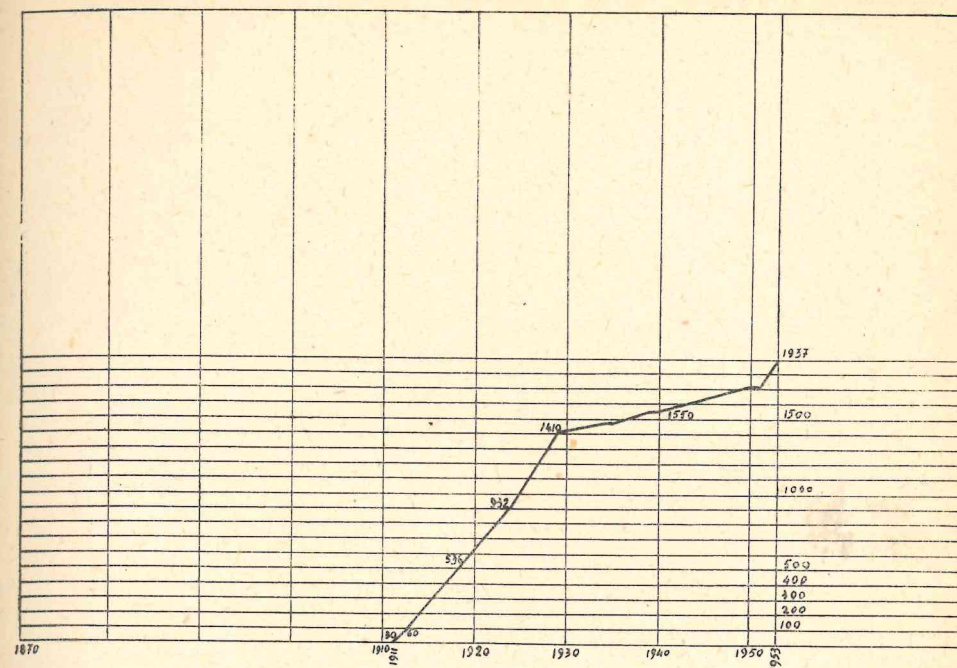
Intant
cano rap
oggi 1.93

Vegg
oggi. Ott
scono il
tranviaria
Tranway
vetture si
nella sal
i tram d
animale,
e filobus
— nel 19

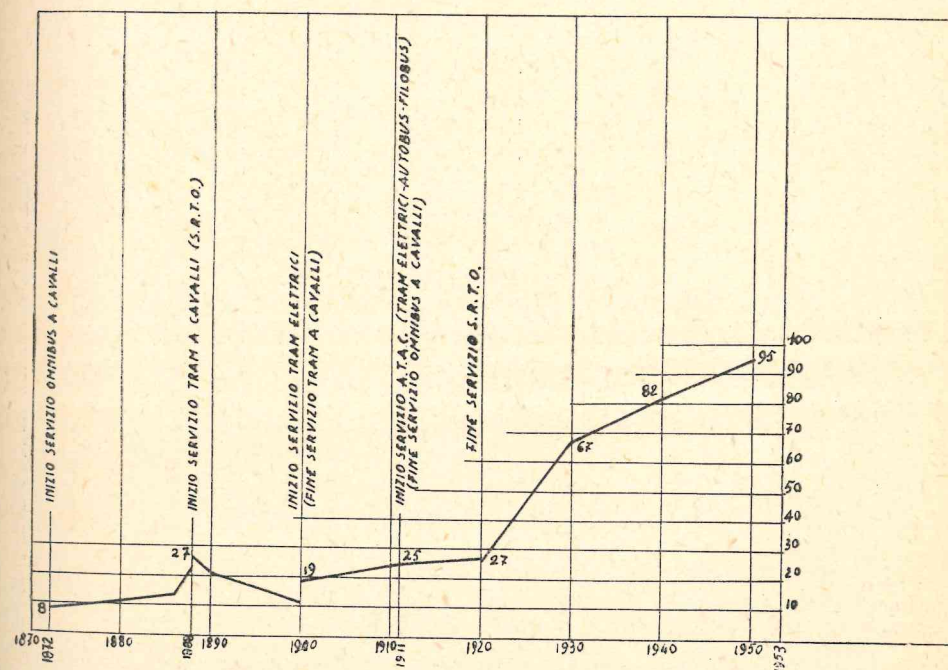
Per c
rapidame
torno al
vetture n
mezzi ci
oltre 65.

Pens
esponen
tere fon
delle pr
Nell
l'A.T.A.
Tale dat
Nel 195

GRAFICO INDICANTE IL NUMERO DELLE VETTURE AUTO-PUBBLICHE IN SERVIZIO A ROMA DAL 1911 AD OGGI.



NUMERO DELLE LINEE IN SERVIZIO PER TRASPORTI PUBBLICI COLLETTIVI IN ROMA DAL 1871 AL 1950.



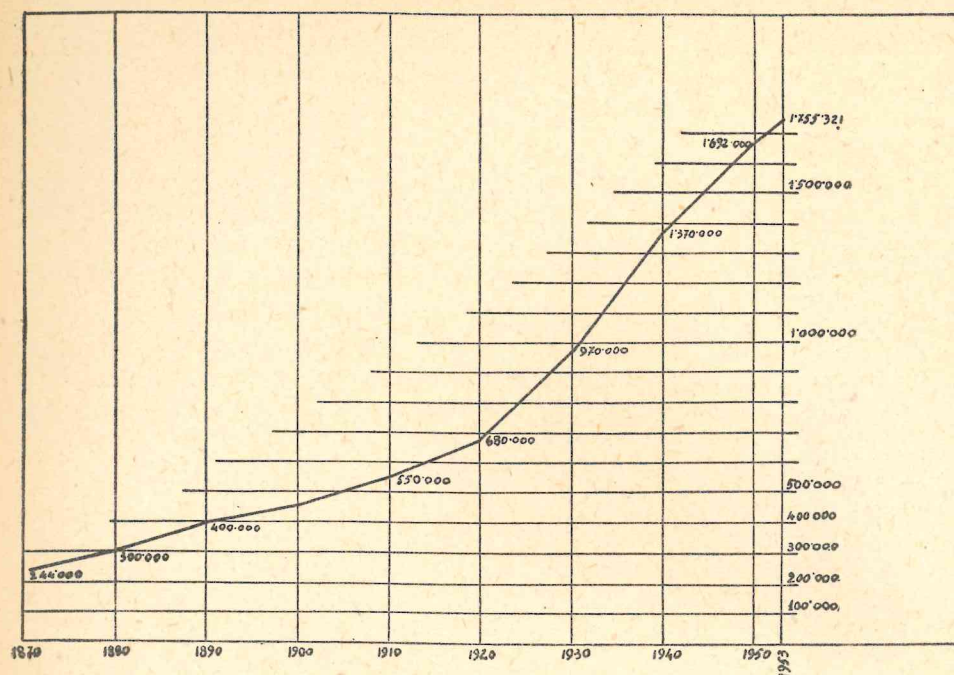
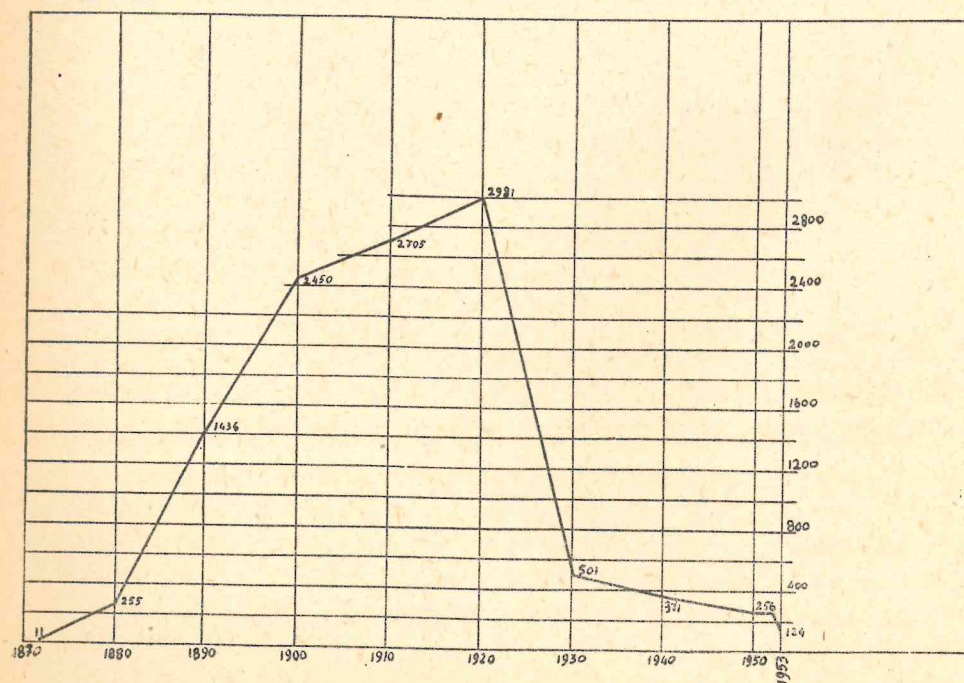


GRAFICO INDICANTE IL NUMERO DELLE VETTURE PUBBLICHE A TRAZIONE ANIMALE IN SERVIZIO A ROMA DAL 1872 AD OGGI.



943.000.000: l'indice di mobilità è passato così da 350 a 585, con un incremento di circa il 70% in 12 anni. A titolo di raffronto, si indicano gli indici di mobilità attuali per alcune più importanti città: Parigi: 573; Londra: 570; Milano: 540; Madrid: 410. Come si vede, Roma è la città che raggiunge il più alto indice di mobilità.

E passiamo al traffico pedonale: in tale settore non abbiamo molti elementi statistici. È però interessante far rilevare che il numero medio dei transiti nei due sensi sotto il tunnel del Quirinale, nei giorni feriali dell'inverno 1940, fu riscontrato di circa 22.000 per giorno. Partendo da questo dato, tenendo conto dell'aumento di popolazione dal 1940 ad oggi, del numero e della importanza delle strade confluenti all'incrocio del Tritone, non si va molto lontani dalla realtà, ammettendo che detto nodo sia oggi interessato, durante una normale giornata invernale, da un numero di pedoni, che non deve essere molto lontano dai 100.000.

Vediamo, per contro, cosa è avvenuto dell'aumento della superficie stradale. Ci soccorre a tal fine una recente pubblicazione compilata in base a dati forniti dalla Direzione dei Servizi Tecnici Comunali. La superficie utile delle strade contenute nel perimetro delle Mura Aureliane, della Città Leonina e del vecchio Trastevere è salita dai 1.500.000 mq. del 1870, agli attuali 2.500.000 mq.: aumento appena del 65%, in confronto di quello formidabile dei pedoni e dei veicoli oggi transiti entro lo stesso perimetro. Contemporaneamente, la città si è estesa fuori delle vecchie mura con una nuova rete stradale di circa 12 milioni di mq.

* * *

Di fronte ai dati suesposti, la necessità di un mezzo rapido di pubblico trasporto urbano appare di una palese evidenza e giustifica i sempre più frequenti programmi e progetti di una rete metropolitana, progetti che, specie in questi ultimi tempi, sono stati formulati e continuamente vengono riproposti, discussi, modificati o completati.

Sarebbe lungo esaminarli tutti in dettaglio. Basterà dire che di essi si sono occupati tecnici illustri e uffici qualificati e specializzati: voglio citare, tra gli altri, l'ing. Perrone, che ha predisposto un piano organico di linee metropolitane, studiato in modo da armonizzarsi col primo tronco già da lui progettato ed oggi in corso di esecuzione; il prof. Vallecchi, che ha recentemente esposto un complesso programma per la realizzazione di una rete costituita da due linee trasversali ad incrocio e da un semianello periferico aperto, in corrispondenza del Gianicolo e del Vaticano; il prof. Immirzi, che ha previsto anch'egli una rete composta di due linee con andamento sostanzialmente analogo a quello del programma Vallecchi, com-

pletate e integrate da un sistema di impianti di traslatori continui del tipo da lui stesso ideato e del quale in precedenza ho fatto cenno; l'ing. Urbani, Direttore della S.T.E.F.E.R., il quale, oltre che aver studiato una linea di penetrazione urbana dei servizi delle linee dei Castelli e di Fiuggi, ha proposto un piano di metropolitana, costituito da un ampio anello periferico racchiudente il Tevere e tagliato, a sua volta, da due linee ortogonali incrociandosi alla stazione di Termini; la Società Italiana per le strade Ferrate del Mediterraneo, che ha studiato un prolungamento del tronco da lei costruito; la S.I.C.I. che ha compilato uno studio di massima di un tracciato che segue approssimativamente il limite Nord-Est della zona centrale della città; altri, che hanno esaminato la possibilità, utilizzando i lungotevere, di collegare il piazzale Flaminio con il tronco metropolitano già realizzato in corrispondenza della stazione del Colosseo, ed infine la Società Romana per le Ferrovie del Nord, che, attraverso la costruzione di un tronco di ferrovia rapida in superficie, svolgentsi lungo la riva sinistra dell'Aniene, al margine dei quartieri Salario e Nomentano, propone di collegare la Città Giardino con il piazzale Flaminio.

* * *

Chiedo venia delle dimenticanze nelle quali posso essere involontariamente incorso in tale rapida elencazione ed espongo alcune osservazioni di carattere fondamentale sulle difficoltà e le possibilità della realizzazione di una completa rete metropolitana per la città di Roma.

La prima difficoltà è indubbiamente costituita dalle caratteristiche della zona più vecchia e più storicamente importante della città, precisamente di quella racchiusa tra piazza del Popolo, l'ansa del Tevere, il Palatino, il Foro Romano ed una linea costeggiante la base dei colli Quirinale e Pincio.

Tale zona, il cui nucleo è costituito dall'antico Campo Marzio, ha un sottosuolo particolarmente delicato e difficile, per la presenza di vestigia di monumenti storici, per l'alto livello delle acque freatiche — il cui regime venne indubbiamente alterato dalle opere eseguite negli ultimi ottanta anni per la protezione dell'abitato dalle periodiche piene del Tevere — e per l'esistenza di correnti e sorgive, non del tutto esplorate.

La costruzione di manufatti ferroviari metropolitani in tale zona non è certo impossibile, ma se la tecnica può risolvere problemi ancora più difficili, considerazioni di carattere economico possono sconsigliare — nel caso in oggetto — l'esecuzione di tali opere.

La seconda difficoltà è quella connessa con gli attraversamenti del Tevere, i quali, evidentemente, nel tratto fronteggiante il quartiere Prati, la Lungara e il vecchio Trastevere, dovrebbero essere realizzati con sotto-

passaggi: tale condizione i geologi ritengono particolarmente grave poiché, data la natura dei terreni da attraversare e la loro particolare stratigrafia, potrebbe dar luogo a lavori ingenti e quindi a spese eccessive.

Per contro, particolare condizione favorevole per la creazione della rete, è la presenza delle alture della città (i noti sette colli, oltre il Gianicolo, il Pincio, Monte Mario, ecc.). Tale specifica situazione altimetrica può consentire la costruzione di gallerie molto profonde sotto il piano stradale, allontanando perciò il pericolo di grave turbamento della zona di fondazione dei sovrastanti edifici. Tali gallerie potrebbero essere realizzate seguendo metodi e sistemi di corrente impiego nella costruzione delle normali gallerie ferroviarie.

Altra condizione indubbiamente favorevole è che le attuali stazioni secondarie dalle quali si diramano i servizi suburbani della città — stazioni che costituiscono evidentemente punti obbligati del tracciato fondamentale della rete metropolitana — sono quasi tutte facilmente raggiungibili con un semplice sistema di due fondamentali linee tra loro ortogonali.

* * *

A questo punto sarà opportuno esaminare succintamente come sono oggi, e come — in un prossimo domani — potranno essere disimpegnati per Roma i servizi pubblici di trasporto extraurbano.

Attualmente essi sono costituiti:

1) dai servizi interregionali e da quelli a carattere locale, eserciti dalle Ferrovie dello Stato: i treni fanno capo alla stazione Termini e, in misura minore, a quelle Tuscolana, Tiburtina e Trastevere;

2) dal servizio della S.T.E.F.E.R., per il Lido di Ostia, già direttamente collegato al primo tronco di metropolitana;

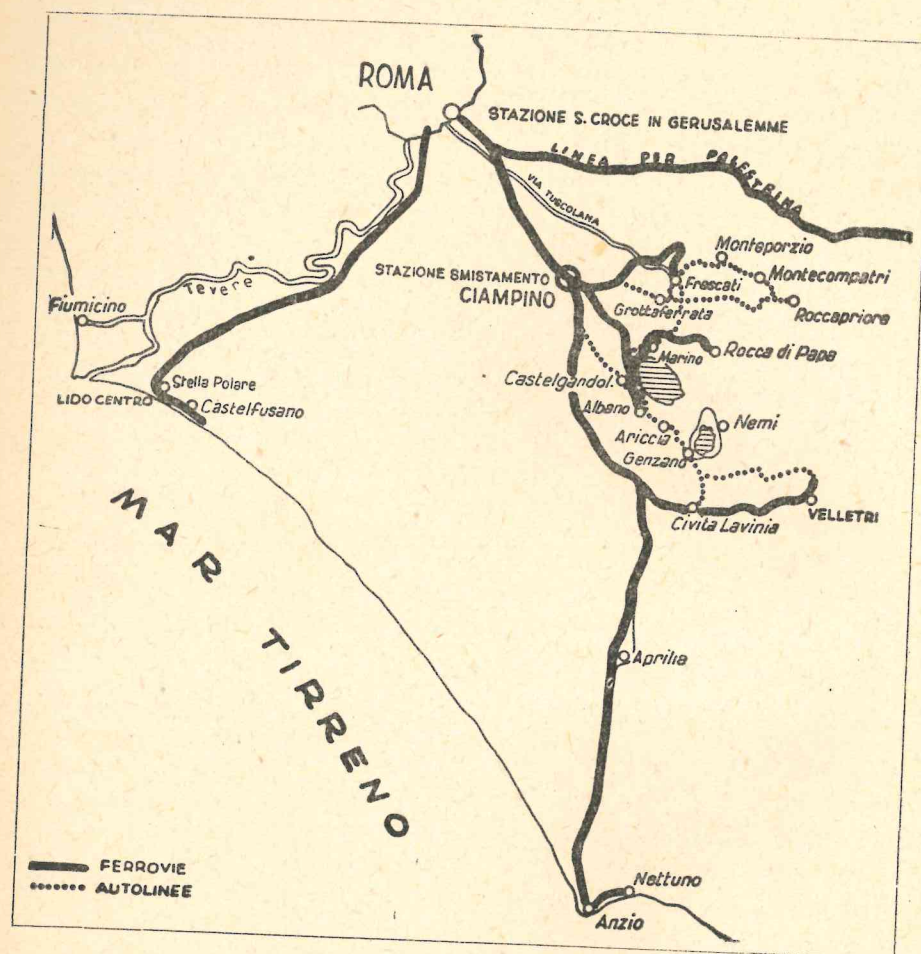
3) dai servizi della S.T.E.F.E.R., per i Castelli Romani e per Fiuggi. I treni di tale seconda linea si attestano oggi — con una sistemazione del tutto provvisoria ed assolutamente contraria ad ogni sano principio urbanistico — sulla via Giovanni Giolitti, a poca distanza dal sottopassaggio ferroviario della Tiburtina presso Santa Bibiana;

4) dalla Ferrovia Roma-Nord;

5) da oltre un centinaio di linee automobilistiche extraurbane, i cui capolinea sono sparsi un po' dovunque lungo il perimetro della zona centrale dell'abitato, penetrando anche, in qualche caso, nel centro stesso della città.

Le Ferrovie dello Stato stanno assestando definitivamente i propri servizi, con provvedimenti tendenti soprattutto ad alleggerire il servizio nella Stazione Termini, la quale già, in qualche ora del giorno, risulta

prossima alla saturazione. Si cerca di raggiungere tale scopo con il trasporto alle stazioni minori (specie alla Tuscolana) di alcuni capolinea dei servizi locali.



Comunicazioni con il Sud-Est di Roma
previste nel piano proposto dalla Commissione Neri

La ferrovia Roma-Lido è ormai a posto; solo dovrà essere completata con il prolungamento del servizio fino al confine della tenuta di Castel Porziano.

La linea Roma-Nord, con la creazione della già ricordata stazione sotterranea di piazza Euclide e col raddoppio del binario fino a Prima Porta, potrà ritenersi anch'essa a posto, almeno per un notevole periodo di tempo.

Resta il grosso problema dei servizi extraurbani per i Castelli e per

Fiuggi, problema recentemente studiato — come già detto — dalla Commissione Ministeriale presieduta dal prof. Neri.

Lo scopo al quale si è ispirato tale studio è stato quello di costituire sui colli Albani uno o più centri residenziali satelliti di Roma, simili a quello marittimo già realizzato al Lido di Ostia, come ad altri eventuali, che, secondo i più moderni ed accettati indirizzi urbanistici, potrebbero essere creati intorno a Roma per utilmente e saggiamente decentrare la sua popolazione. A tale fine — per i Castelli Romani — è prevista la fusione delle attuali reti ferroviarie dello Stato e della S.T.E.F.E.R. Precisamente verrebbe creata una nuova linea di celere comunicazione tra Roma e Ciampino, donde, a raggiera, si diramerebbero le linee ferroviarie destinate a raggiungere i vari centri. Dette linee sarebbero, a loro volta, proseguite — nei percorsi a minor volume di traffico — con linee automobilistiche o filoviarie. Con questo il maggior numero di centri della zona degli Albani potrebbe essere collegato rapidamente a Roma con un servizio che — come quello della Roma-Lido — potrebbe consentire grandi spostamenti di massa.

Da Ciampino verrebbero anche a dipartirsi le linee per Velletri ed Anzio-Nettuno, mantenendo in comune il tratto fino alla Stazione di Cecchina, che sarebbe direttamente allacciata ad Aprilia, donde si proseguirebbe per Anzio sull'attuale linea.

La linea nuova Ciampino-Roma dovrebbe penetrare in città con un tracciato, in parte sotterraneo, facente capo alla nuova stazione semi-sotterranea presso S. Croce in Gerusalemme.

Da tale stazione avrebbe pure inizio la linea di Fiuggi, la quale conserverebbe l'attuale scartamento ridotto (m. 0,95): i due corrispondenti binari verrebbero disposti sulla medesima sede stradale, utilmente profittando della differenza degli scamenti, dato che quello della Roma-Ciampino corrisponde al normale (m. 1,445). In località Mandrione la linea di Fiuggi si distaccerebbe dall'altra, e, utilizzando una parte di tracciato in sede propria, già costruito, verrebbe ad allacciarsi, presso Centocelle, alla linea attuale. Oltre detta località il tracciato — con qualche opportuna correzione di pendenze o di curve — verrebbe mantenuto fino a Palestrina. Qui la linea avrebbe termine ed il servizio per le altre località, fino a Fiuggi, sarebbe disimpegnato con automezzi.

Tale studio, che è stato già comunicato al Consiglio Comunale e portato recentemente a conoscenza del pubblico, dovrà presto formare oggetto di approfondito esame da parte delle FF. SS. e del Comune di Roma.

Meno precisamente definito è tuttora il problema dei capilinea dei servizi automobilistici extraurbani, problema in merito al quale dovrà essere

esaminato, in sede competente, se, dal punto di vista urbanistico, sia più conveniente creare una sola autostazione presso piazza Termini, ovvero, oltre questa — che potrebbe essere la principale — almeno altre due satelliti, rispettivamente sistemate l'una a Nord e l'altra a Sud dell'abitato.

Attraverso gli elementi tecnici, i dati statistici e le considerazioni che son venute svolgendo, ritengo sia ormai possibile giungere alle conclusioni di questa esposizione. Tali conclusioni non possono avere necessariamente che carattere di direttive generali, direttive che — amo ripetere — presento come miei personali punti di vista.

Penso intanto, in relazione a quanto già di fatto esiste ed a quanto viene oggi seguito nello studio delle più importanti reti ferroviarie metropolitane, che lo schema della rete di Roma debba essere del tipo « radiale », con uno o più centri di convergenza delle diverse linee: più precisamente sarei orientato verso il già proposto sistema « a croce », costituito da due linee principali che si intersechino nella zona della stazione di Termini.

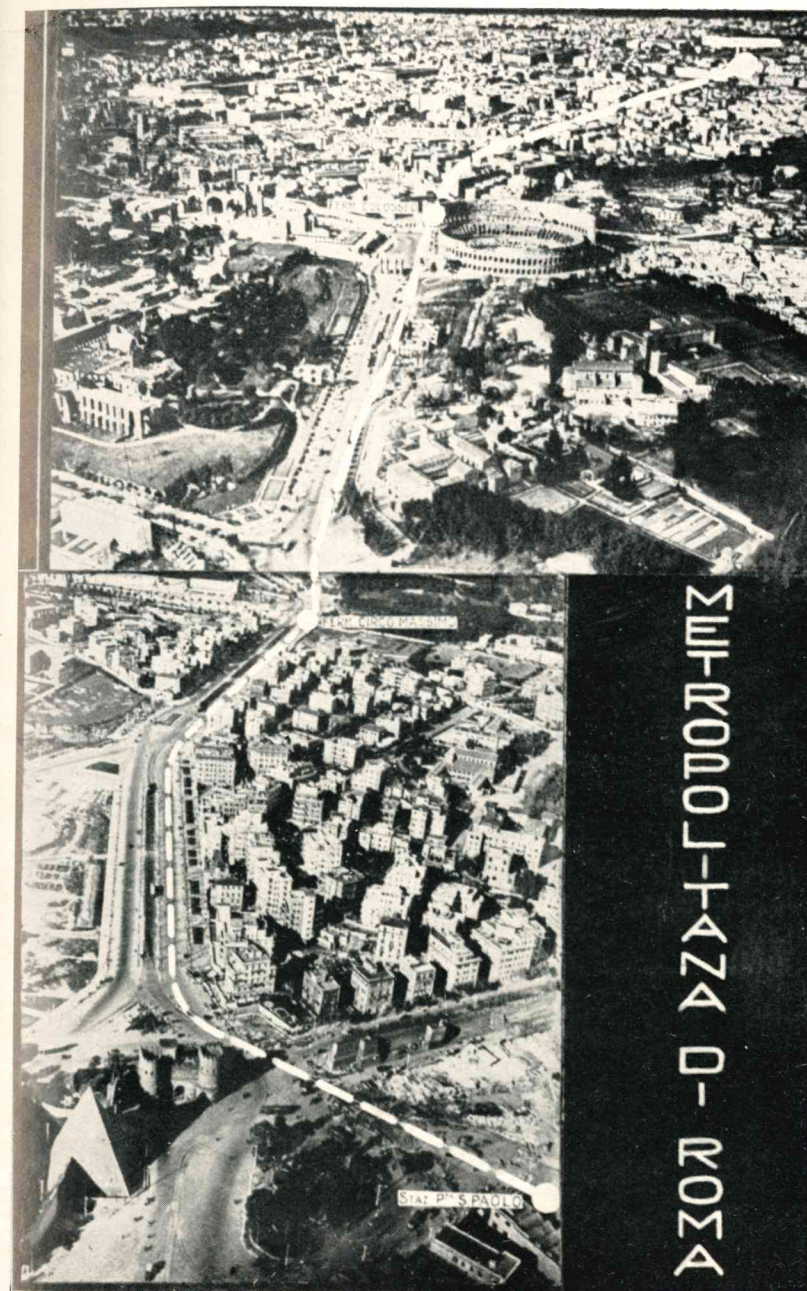
La prima linea dovrebbe avere un andamento approssimativamente da NW a SE, l'altra quello complementare, da NE e SW.

La prima di dette linee potrebbe avere inizio dal piazzale Flaminio, e quivi, attraverso una « stazione di corrispondenza », potrebbe accogliere viaggiatori provenienti dal Nord attraverso il tratto metropolitano della ferrovia tra Prima Porta e Roma. La linea dovrebbe poi proseguire per piazza Termini, raggiungendo successivamente piazza S. Croce in Gerusalemme e la nuova stazione della S.T.E.F.E.R.: da qui la linea potrebbe essere avviata sulla Prenestina per il servizio di quel quartiere, di quello di Villa dei Gordiani e delle Borgate Gordiani, Quarticciolo e Tor Sapienza, lungo il margine meridionale della zona industriale.

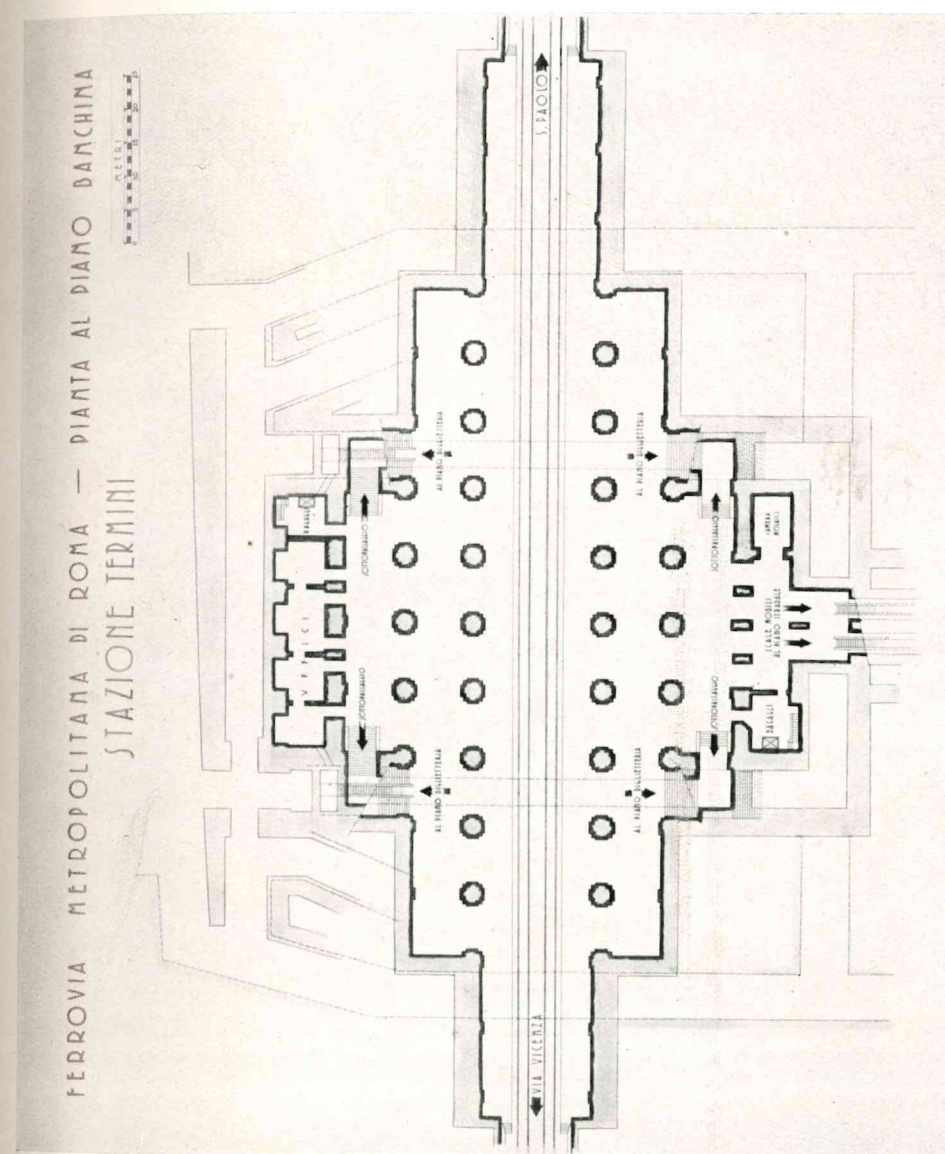
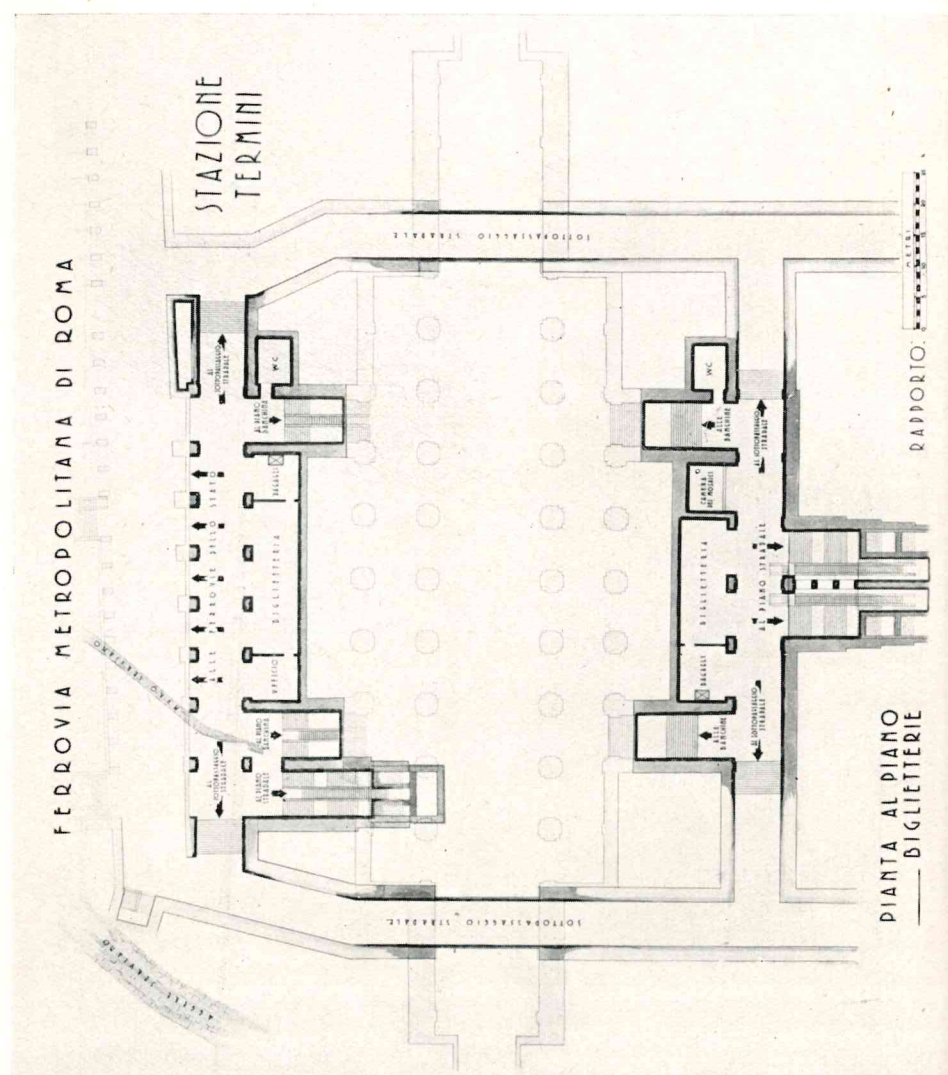
La nuova ferrovia rapida per i Castelli Romani prevista dalla Commissione Neri — ferrovia che verrà ad attestarsi a piazza S. Croce in Gerusalemme — potrà a suo tempo assumere anch'essa carattere metropolitano nel tronco di penetrazione Ciampino-Capannelle-Roma.

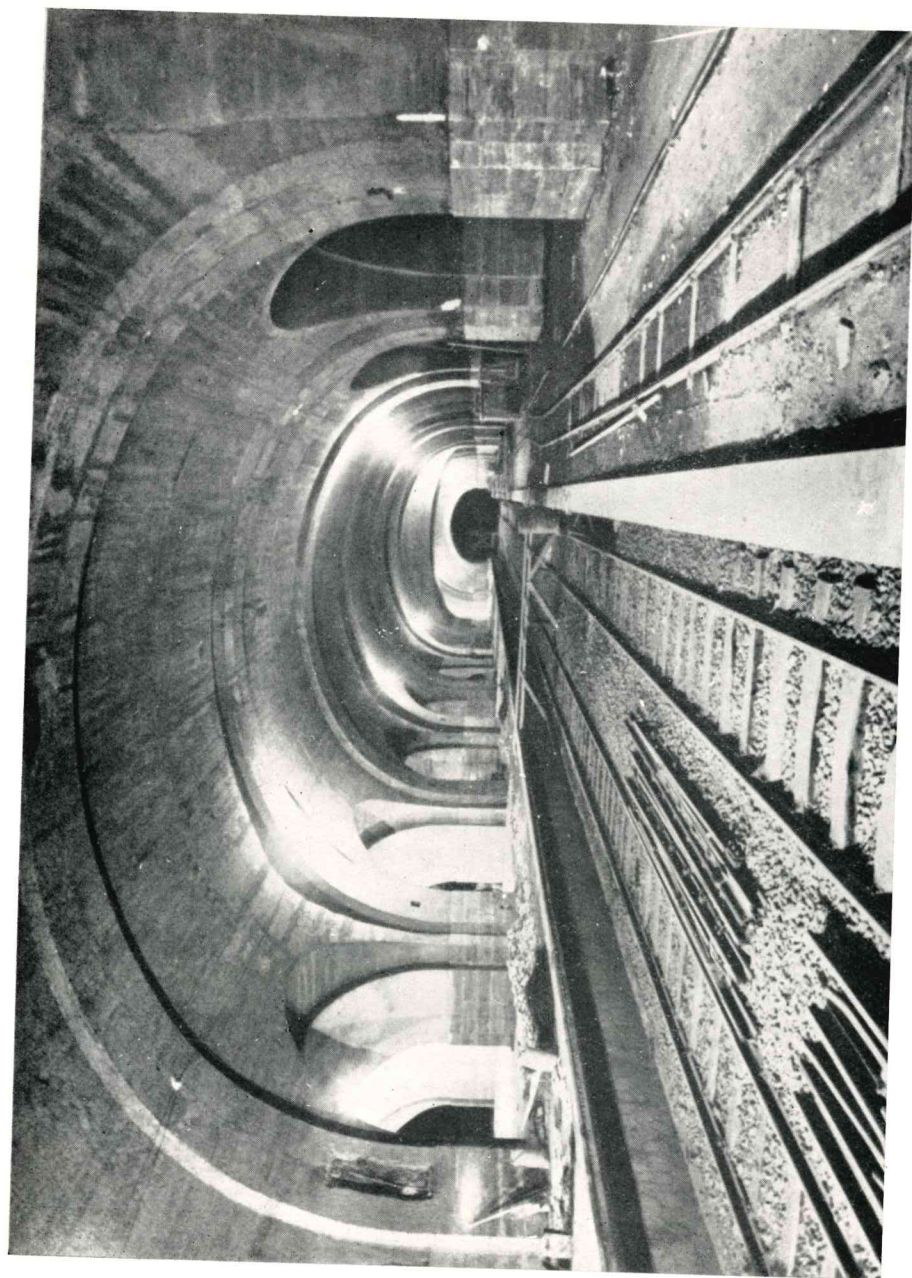
Della seconda linea principale urbana farebbe parte il tronco oggi in costruzione: Ponte Buttero-E.U.R.-Termini; da qui la linea potrebbe proseguire per la zona del Policlinico, interessando così i quartieri Nomentano e Tiburtino, ed il margine settentrionale della medesima zona industriale.

Tale sistema di linee, realizzante anche il collegamento — sempre attraverso « stazioni di corrispondenza » — delle principali ferrovie esterne, verrebbe a costituire, per così dire, l'appoggio per altre linee, destinate a raggiungere punti urbanisticamente interessanti della periferia dell'abitato alla sinistra del Tevere. Successive linee potrebbero pure essere spinte — in superficie o in trincea — a centri residenziali satelliti da costituirsi intorno alla città, e ciò in armonia con il nuovo Piano regolatore comunale, presentemente in corso di studio.

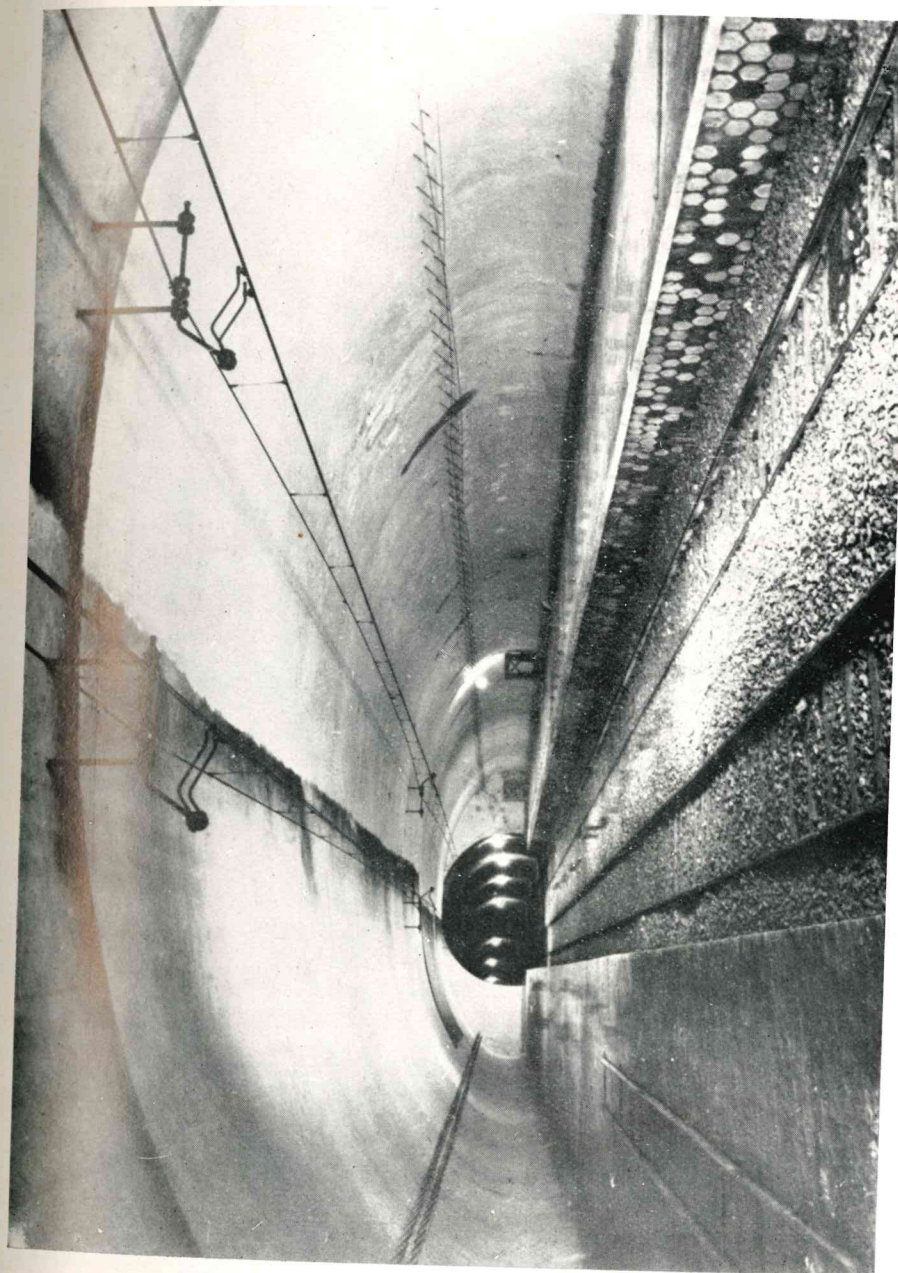


IL TRACCIATO DELLA METROPOLITANA DI ROMA
DA TERMINI ALLA STAZIONE DI PORTA S. PAOLO



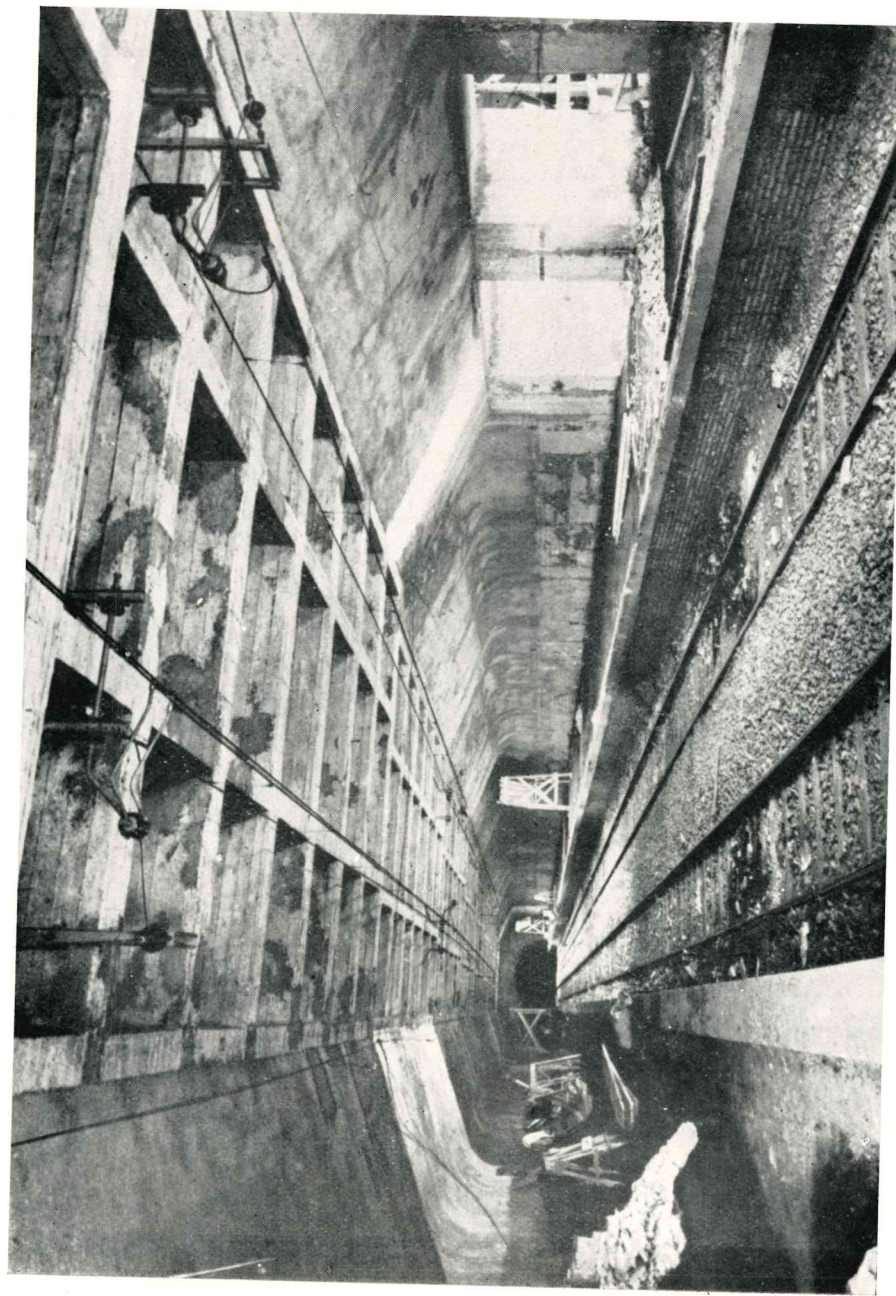


METROPOLITANA DI ROMA - INTERNO DELLA STAZIONE DI PIAZZA TERMINI (*piano banchina*)
Stato dei lavori al dicembre 1953



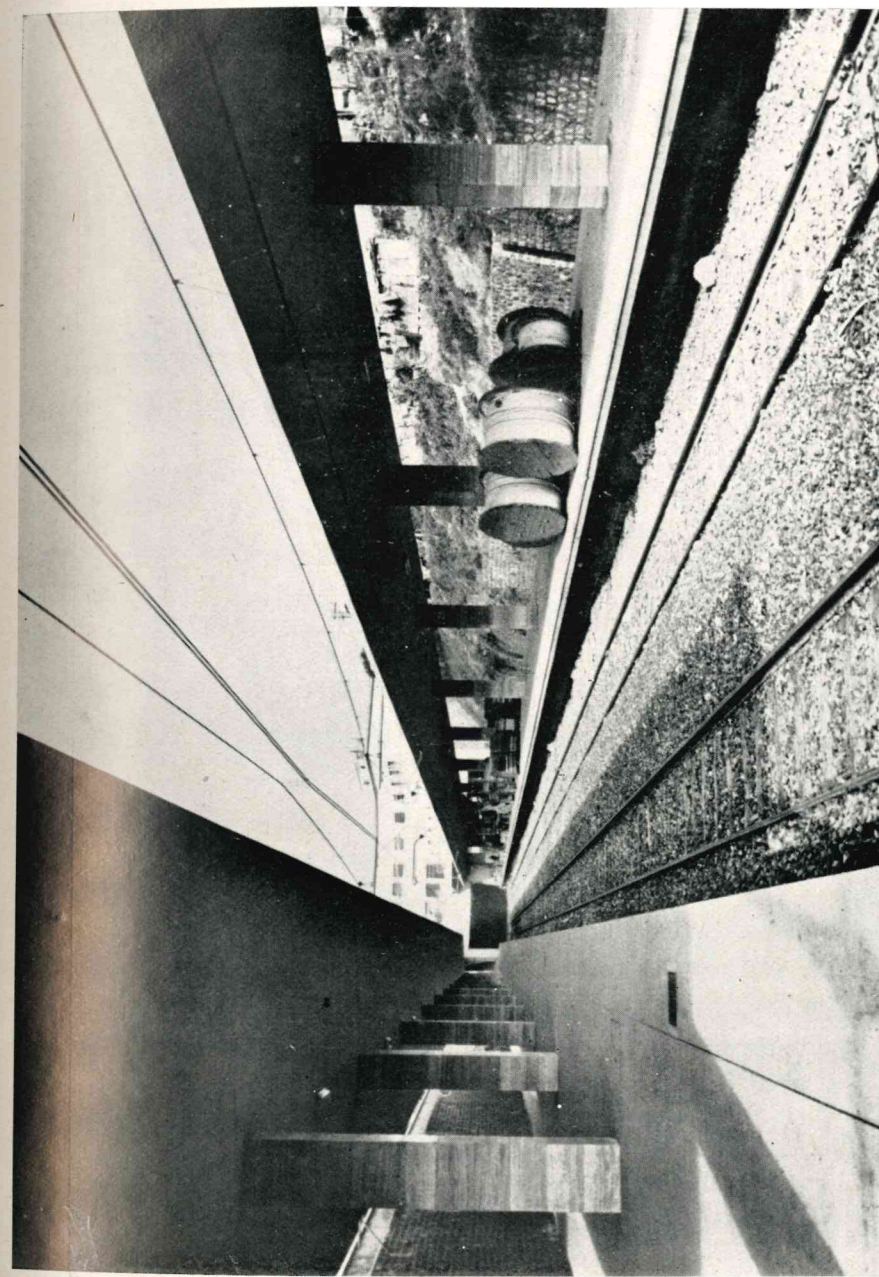
METROPOLITANA DI ROMA - STAZIONE DEL COLOSSEO
Stato dei lavori al dicembre 1953

TAVOLA VII

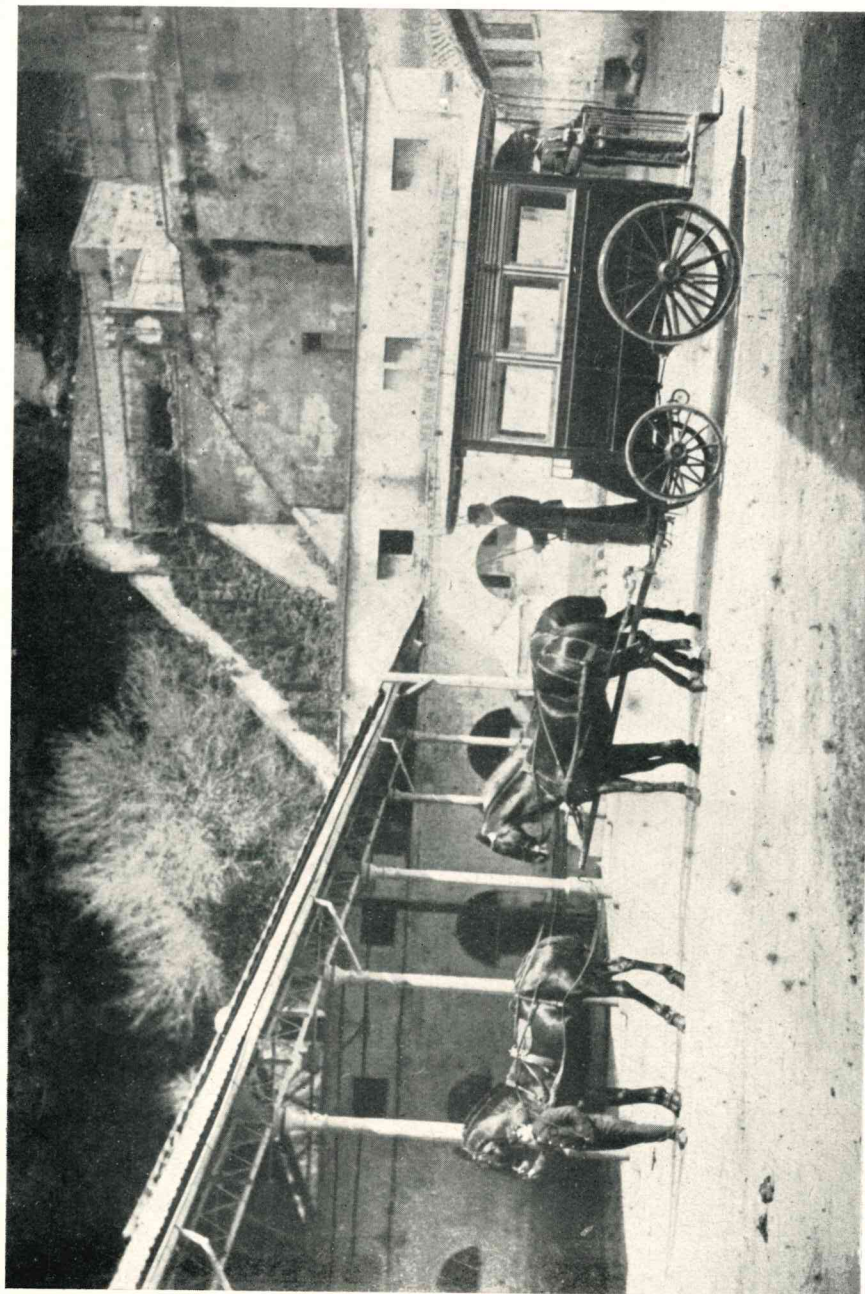


METROPOLITANA DI ROMA - STAZIONE DI VIA GIOVANNI LANZA
Stato dei lavori al dicembre 1953

TAVOLA VIII



METROPOLITANA DI ROMA - STAZIONE DI PORTA S. PAOLO
Stato dei lavori al dicembre 1953



OMNIBUS A CAVALLI IN SERVIZIO PUBBLICO IN ROMA (1880)

Dal punto di vista economico riterrei non conveniente costruire tronchi di metropolitana nella vecchia città né sottopassare il Tevere nella zona centrale dell'abitato; penso invece sarebbe necessario studiare attraversamenti del fiume con passerelle ferroviarie in cemento armato, a monte del ponte del Risorgimento e a valle di quello del Testaccio.

Sono alquanto perplesso circa la convenienza di un grande anello di circonvallazione metropolitana, analogo a quelli già da tempo eseguiti a Vienna ed a Parigi, anche perché tale anello, nel caso di Roma, verrebbe quasi integralmente a sovrapporsi a quello che risulterà costituito da una rete di strade di scorrimento per traffico celere di mezzi gommati, rete già progettata in sede urbanistica.

Penso che sia da esaminare — per tratti di lunghezza limitata — la possibilità dell'impiego di sistemi a traslazione continua, naturalmente dopo che l'esperienza ne abbia collaudato l'efficienza e la sicurezza.

Sono convinto che sia necessaria, anzi — allo stato attuale — urgente, la costruzione del tronco della trasversale NW-SE tra il piazzale Flaminio e la Stazione Termini. In un secondo tempo, e cioè quando sarà sistemato l'arrivo delle linee S.T.E.F.E.R. nella zona di S. Croce, tale tronco potrà essere prolungato fino a detta località.

Il collegamento piazzale Flaminio-Termini potrebbe seguire tracciati diversi, di cui alcuni già sono stati studiati, altri potrebbero utilmente essere presi in esame. A tal proposito sarei del parere che l'Amministrazione Comunale di Roma — dopo un accurato studio della questione che dovrebbe essere compiuto (e penso rapidamente) da tecnici specializzati, i quali, sulla base di accertati elementi urbanistici dovrebbero stabilire il tracciato più conveniente — si facesse essa stessa promotrice di un progetto da presentare allo Stato, insieme alla necessaria domanda di concessione per la costruzione di tale nuova linea metropolitana.

Lo sviluppo di detta linea potrebbe variare da un minimo di tre chilometri ad un massimo di quattro (a seconda del tracciato che verrà scelto). La spesa corrispondente — per manufatti murali, armamento, apparecchiature elettriche e materiale rotabile — può giudicarsi variabile da 8 a 10 miliardi.

Voglio augurarmi che, dato il non eccessivo costo dell'opera, non si incontrino gravi difficoltà per fronteggiarlo: di ciò sarei anzi sicuro qualora Stato, Comune e privati sentissero — come voglio augurarmi — tutta l'importanza e l'urgenza di un tanto vitale problema cittadino.

SALVATORE REBECCHINI