

SALVATORE REBECCHINI

MAIRE DE ROME

LES PROBLÈMES DE L'URBANISME À ROME

Communication au II^e Congrès des Capitales

Lisbonne, Octobre 1950

ROMA

TIPOGRAFIA DEL SENATO DEL DOTT. G. BARDI

Dans toute ville, le problème de l'urbanisme est étroitement fonction des caractéristiques qui dérivent de l'importance plus ou moins grande des monuments et de l'accroissement démographique de la ville. La première a naturellement une influence sur l'aménagement du plan régulateur de la zone bâtie ancienne et le second sur l'établissement du plan d'extension, qui doit être, on le sait, en rapport avec les prévisions relatives à l'accroissement de la population, qu'il soit dû à l'émigration provenant d'autres communes ou à un nombre de naissances supérieur à celui des décès.

Dans le cas de Rome, le problème de l'urbanisme est particulièrement complexe, tant en ce qui concerne l'aménagement de la vieille cité, riche en importants monuments de toutes les époques, qu'en ce qui concerne l'expansion de la ville, qui doit être considérable, la population s'accroissant elle-même dans des proportions considérables.

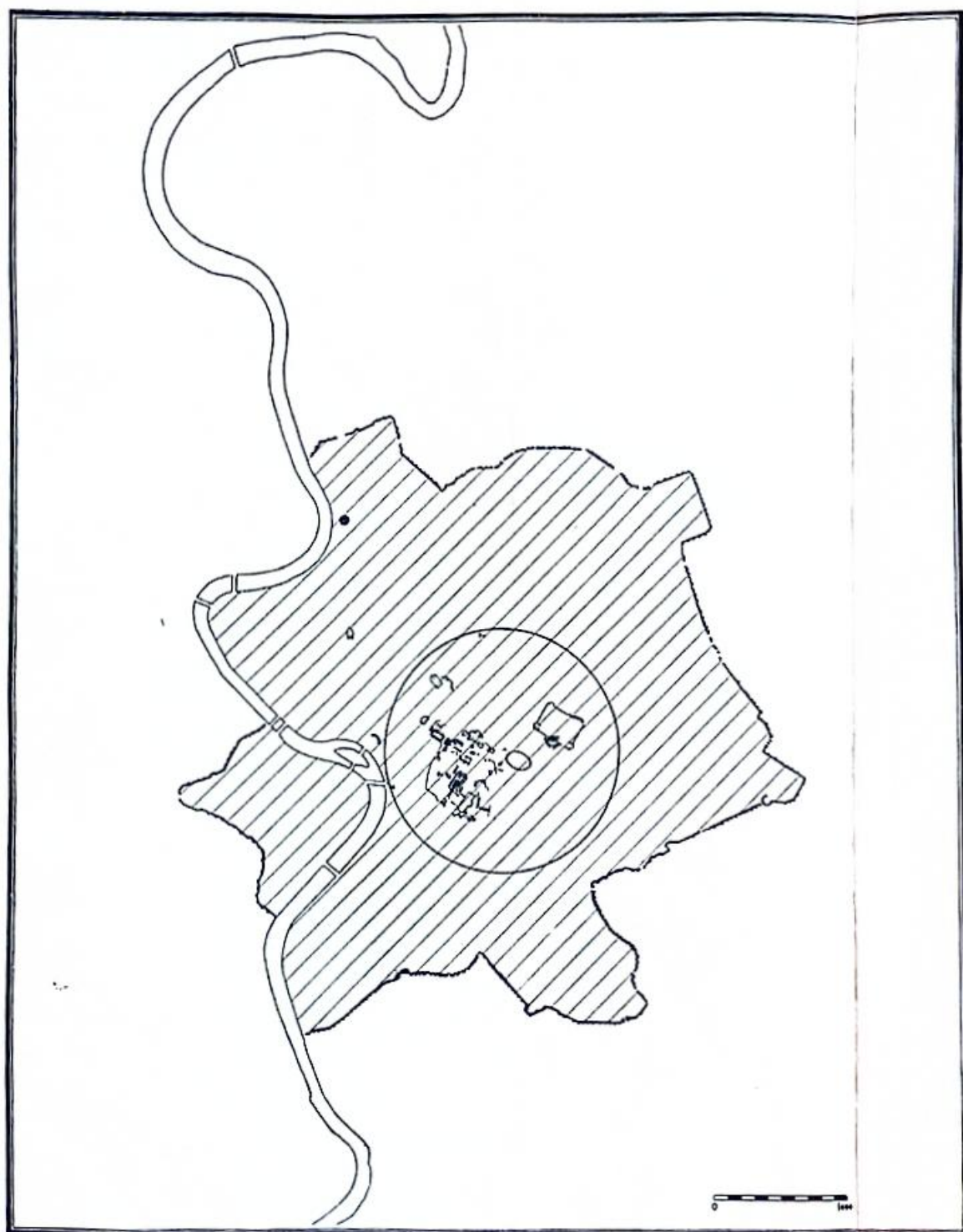
Rome, dans son histoire, a une caractéristique qui la différencie nettement de toutes les autres grandes métropoles du monde. En effet, celles-ci, s'agrandissant peu à peu, leur développement s'est effectué progressivement jusqu'à nos jours. Rome, au contraire, est passée par plusieurs alternatives: en tant que capitale de tout le monde civilisé de l'antiquité, sa population atteignit, sous l'Empire Romain, plus d'un million d'habitants. Après la chute de l'Empire Romain et les invasions destructrices des barbares, elle ne fut plus, au début du Moyen-Âge, qu'un bourg d'environ quinze mille habitants, entassés sur les bords du Tibre. Elle connut une renaissance lorsqu'elle devint capitale du pouvoir temporel des

papes et centre spirituel du Christianisme ; elle ne comprenait cependant alors qu'une population d'environ 250.000 habitants, proportionnée, par conséquent, à l'étendue limitée de l'Etat pontifical. Devenue enfin capitale de l'Italie, le rythme de son développement s'accrut de façon considérable. Sa population atteignit, en 1914, c'est-à-dire avant la première guerre mondiale, environ 580.000 habitants, et, en 1939, avant la seconde guerre mondiale, environ 1.500.000 habitants. Les tristes événements de cette dernière guerre, qui vit, en raison de bombardements effectués sans discrimination, la destruction totale ou partielle de nombreux centres habités, accrurent le mouvement migratoire des sinistrés et des sans-abri, et l'on peut compter aujourd'hui que la population effective de Rome dépasse 2.000.000 d'habitants.

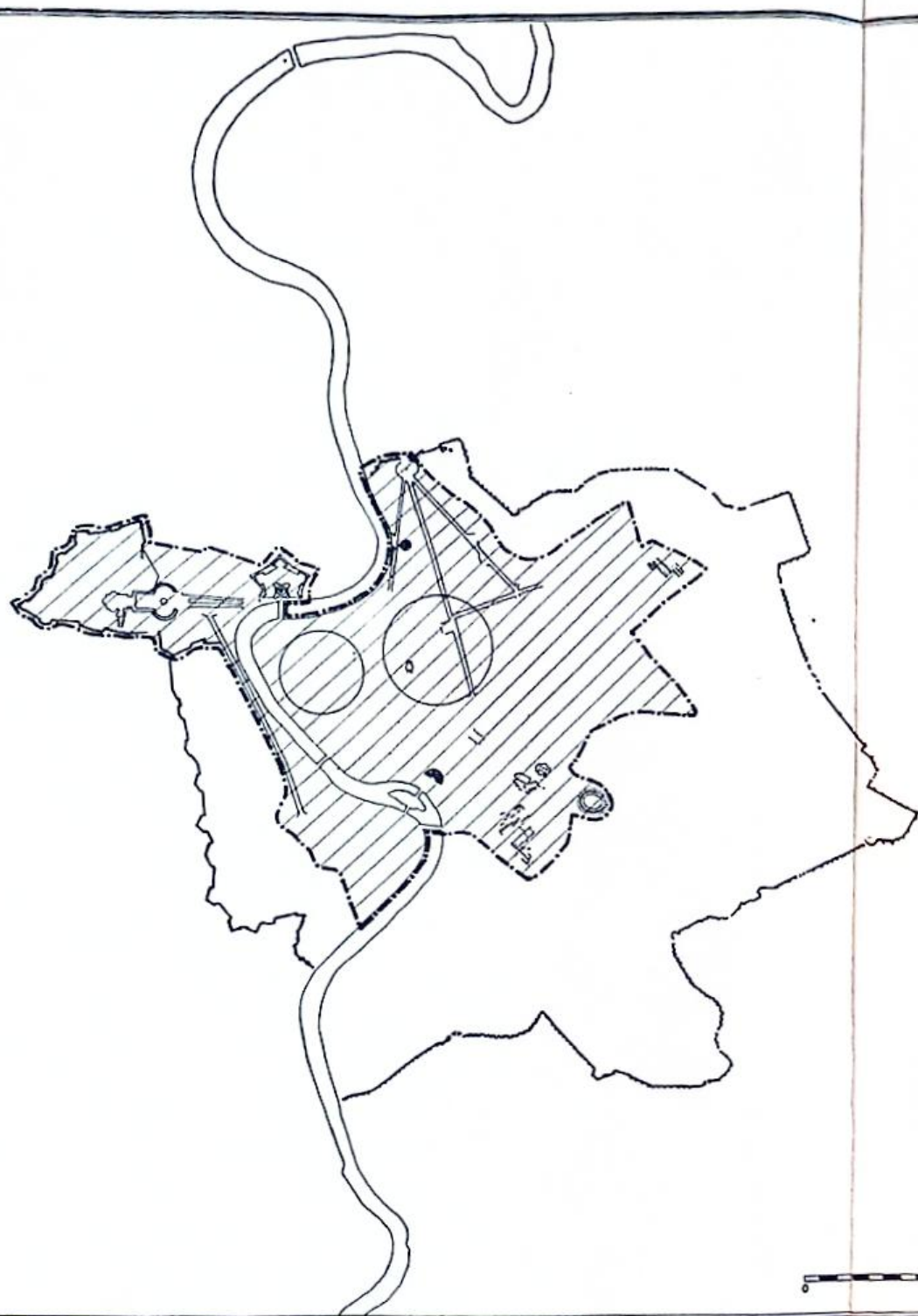
Il y a donc trois Rome superposées : la Rome des Césars, avec ses grandioses monuments impériaux ; la Rome des papes, avec ses demeures patriciennes et ses innombrables églises surgies à l'époque de la Renaissance et du baroque ; et enfin la Rome moderne, qui s'étend au-delà de l'ancienne enceinte de fortifications que les empereurs Aurélien et Honorius firent élever pour la défense de la capitale de l'Empire Romain, et dont le développement doit être rationnellement et organiquement discipliné afin de ne pas compromettre le patrimoine artistique et monumental que les empereurs romains et les papes nous ont laissé en précieux héritage.

Afin de mieux comprendre avant tout l'aspect particulier que prend l'aménagement urbain de l'ancien habitat, il y aura lieu de suivre un peu les déplacements du centre de la ville au cours des époques diverses. Dans la Rome impériale, ce centre était situé dans la zone du Forum Romain et des deux collines voisines, le Palatin, où s'élevaient les demeures monumentales des Césars, et le Capitole, berceau primitif de notre ville.

Après la chute de Rome, les aqueducs monumentaux qui amenaient l'eau nécessaire à la vie de la ville impériale ayant été détruits, les quelques romains qui restaient se retirèrent à proximité du Tibre qui assurait le ravitaillement d'eau indispensable. Le



1) Planimétrie de la Rome Impériale - Elle s'étendait à l'intérieur de tout le périmètre des murs construits par les empereurs Aurélien et Honorius. (Ces murs existent encore aujourd'hui sauf un court tronçon sur la rive droite du Tibre, tronçon qui fut remplacé par les Papes par une plus ample enceinte de murs). Le cercle indique approximativement le centre de la Rome Impériale.



2) Planimétrie de la Rome Pontificale - On y voit le périmètre des murs impériaux (sur la rive gauche du Tibre) et des murs pontificaux (sur la rive droite). La zone hachée et entourée d'une ligne formée de tirets et de points intercalés indique approximativement la zone construite à la fin du XVIII^{ème} siècle. Le petit cercle indique le centre de la ville à la Renaissance, et le grand cercle, le centre de la ville à la fin du XVIII^{ème} siècle.

développement de la ville ayant repris après la construction de la grande basilique Saint-Pierre, le nouveau centre de la ville devait naturellement se rapprocher de la nouvelle résidence pontificale. Ce centre fut, au début de la Renaissance, la rue Giulia, qui court parallèlement au Tibre et, par la suite, il se déplaça vers la rue du Corso où, au XVIII^{ème} siècle, surgirent les plus grands palais patriciens. La zone qui avait été le centre de la Rome impériale devint un quartier très populaire de la Rome pontificale. Et ce fut une chance, car on put ainsi conserver les ruines glorieuses du passé, auxquelles s'adossaient des bicoques informes. Au contraire, dans la zone qui fut le centre de la Rome de la Renaissance, on procéda à une destruction plus radicale des monuments romains, pour permettre dans cette zone la construction de nouveaux palais.

Le seul grand monument romain qui, dans cette zone, se sauva presque intégralement, fut le Panthéon, parce qu'il pouvait, grâce à sa structure, être transformé en église chrétienne; mais tous les autres monuments importants furent engloutis dans la plus inconsidérée des destructions. Tout au plus, servant de fondements pour les nouvelles constructions, ils permirent de conserver l'ancienne topographie des lieux; il en fut ainsi pour la Place Navona, dont les édifices surgirent sur les ruines du cirque de Domitien, laissant à la place la forme du cirque antique; il en fut ainsi pour les bâtiments construits sur les ruines du théâtre de Pompée dont on retrouve l'hémicycle dans la disposition des édifices.

Après que Rome fut devenue capitale de l'Italie, l'expansion de la ville fut, pendant un certain temps, contenue presque entièrement dans le périmètre des murs de l'ancienne Rome impériale, s'étendant vers les zones élevées qui s'étaient dépeuplées après la chute de l'Empire.

Le premier plan régulateur, établi en 1883, conservait justement ce périmètre comme limite d'agrandissement de la ville.

Par la suite, avec le plan régulateur de 1909, les limites de la ville s'étendirent assez loin au-delà des murs; on prévoyait un développement urbain en tache d'huile à peu près concentrique, dont le

point central était le noyau antique de constructions. Mais Rome ne comptait, à cette époque, qu'une population d'environ 500.000 habitants et, par conséquent, les problèmes de son développement n'avaient pas encore revêtu l'importance qu'ils devaient prendre après la première guerre mondiale.

Avec le développement accru de la ville à cette époque, le problème de l'urbanisme prit une plus grande importance, surtout en ce qui concernait l'aménagement de la vieille ville.

Au cours des cinquante premières années de Rome capitale d'Italie, le plan régulateur ne réalisa que deux grands travaux essentiels dans la zone de la Rome des papes: l'aménagement de la Place de Venise, avec la construction du monument au roi Victor Emmanuel II, au fond de la rue du Corso et contre les flancs du Capitole, et la construction du Corso Victor-Emmanuel, artère de vingt mètres de large, destinée à faciliter l'accès à Saint-Pierre en venant de la Place de Venise. Cette rue, tracée avec un critère rationnel de l'urbanisme, en utilisant des rues vieilles et étroites qui furent élargies du côté où il n'y avait pas d'édifices de grande valeur artistique, constitue sans aucun doute une œuvre d'urbanisme parfaitement réussie. En effet, tandis qu'elle atteint le but pour lequel elle a été conçue, elle sert en même temps à mettre en valeur un nombre important d'églises et de palais que l'on peut admirer en la parcourant.

A ces travaux d'importance fondamentale pour le nouvel aspect de Rome, viennent s'ajouter des réalisations de moindre importance, comme l'élargissement de la place Colonna (centre important de la vie romaine actuelle), la construction de la rue du Triton, qui relie la place Colonna à la place Barberini, et la construction de la rue Cavour, qui aboutissait près du Forum Romain et n'avait pas de débouché sur la place de Venise. Toutefois, ces travaux ne concernaient pas des zones de haute valeur artistique.

Les directives relatives à l'aménagement du centre, formulées à la fin de la première guerre mondiale, résultèrent des travaux de deux commissions spéciales, dont l'une, municipale, fit, en 1918,

una étude pour l'aménagement du quartier de la Renaissance (c'est-à-dire de cette zone de la Rome des papes qui se développa à l'époque de la Renaissance), et l'autre, royale, étudia, en 1920, l'aménagement de la colline capitoline et de ses environs. Ces commissions arrivèrent à des conclusions basées sur des directives opposées, puisque déterminées par deux situations de fait différentes, mais ayant toutes deux pour but de conserver et de mettre en valeur le patrimoine artistique de la ville.

Pour l'aménagement urbain du quartier de la Renaissance, il est nécessaire de conserver intact, autant que possible, le plan topographique actuel, en évitant des élargissements de rues, car les travaux d'éventrement et de reconstruction détruiraient irrémédiablement la beauté du quartier. Celle-ci, en effet, ne consiste pas seulement dans les églises et dans les palais monumentaux, mais aussi dans l'architecture des maisons de moindre importance, dans les raccourcis des petites places et des ruelles, qui constituent un ensemble harmonieux à conserver intégralement.

L'aménagement de cette zone doit être un travail au ciselet, limitant les démolitions au strict nécessaire pour assurer la viabilité et pour améliorer certains points trop étouffés.

Il faut ensuite effectuer un travail soigné de restauration et de consolidation des vieux édifices, afin de rendre à leur architecture son aspect primitif et d'adapter l'intérieur aux exigences de la vie moderne. C'étaient là les conclusions de la commission municipale de 1918.

On en tint compte dans l'étude des plans régulateurs suivants et on en tiendra toujours compte, car elles répondent aux exigences effectives de la sauvegarde d'une partie importante du patrimoine artistique de la ville.

Au cours de la période qui s'est écoulée entre les deux guerres, le travail de transformation et d'amélioration du quartier de la Renaissance fut entrepris, aussi avec des contributions aux propriétaires qui entendaient restaurer directement des édifices d'intérêt artistique leur appartenant. Aujourd'hui, malheureusement,

ce travail n'a pas pu encore être repris, étant donné le manque de logements et la nécessité qui en découle d'éviter des travaux qui, ne fût-ce que provisoirement, risqueraient de priver d'habitation bon nombre de citadins.

Par contre, pour les zones voisines du Capitole, il n'y avait pas à s'inquiéter de sauvegarder les vieux édifices de la Rome pontificale, car il n'y en avait pas. Il s'agissait de démolir les vieilles maisons construites le long des ruines majestueuses et de donner aux restes glorieux des monuments de la Rome impériale le plus vaste dégagement; le Capitole, la première roche de la Rome antique, devait être aussi complètement libéré de toutes les vieilles constructions qui y étaient adossées.

C'étaient là les conclusions de la commission royale de 1920. Et c'est sur la base de ces conclusions et d'études ultérieures inspirées de ces directives que furent réalisés, entre 1928 et 1940, l'isolement du Capitole et l'aménagement de ses versants et que fut construite, en 1932, la majestueuse rue des Forum Impériaux, unique au monde par le fait qu'elle enferme dans son cadre l'admirable vue des restes les plus importants de la Rome impériale, du Forum de Trajan à celui d'Auguste et de César, de la basilique de Maxence à la masse gigantesque de l'amphithéâtre de Flavien.

Toutefois, malgré tout ce qui a été fait et projeté, le problème de l'urbanisme dans le centre de la ville n'a pas été entièrement résolu; tandis que la zone que nous pourrions appeler « de la Rome Impériale » peut être considérée comme substantiellement aménagée, avec un réseau de rues approprié, et que, dans la zone du quartier de la Renaissance, avec l'aménagement des rues effectué, des démolitions ultérieures pourront être évitées, il reste encore à résoudre le problème de la circulation dans deux points névralgiques, c'est-à-dire la rue du Corso et la rue du Triton.

La rue du Corso est aujourd'hui la seule voie directe de communication orientée nord-sud; sa largeur, en quelques points, n'est que de dix mètres et empêche alors que la circulation des véhicules s'effectue à une vitesse suffisante. C'est pourquoi, en particulier

aux heures d'affluence, il s'y produit de nombreux encombrements.

La rue du Triton – et tout particulièrement le carrefour rue du Triton rue Due Macelli, – passage obligatoire par le fait qu'elle constitue le seul dégagement existant entre la colline du Quirinal et celle du Pincio, est également congestionnée; c'est en effet par là que passe, non seulement le trafic en direction de place Colonna, mais aussi celui qui, provenant de la gare, se dirige vers la rive droite du Tibre, au nord de Saint-Pierre, c'est-à-dire vers le quartier dit « Prati di Castello » et celui de l'ex-place d'Armes.

Les études du plan régulateur effectuées jusqu'à présent sont unanimes à reconnaître la nécessité de créer une voie parallèle à la rue du Corso (voie qui peut être réalisée facilement, sans qu'il soit nécessaire de démolir des édifices artistiques, et qui, naturellement, ne doit pas arriver jusqu'à la place du Peuple, afin de ne pas gâter la symétrie et l'esthétique de cette place monumentale).

En ce qui concerne le carrefour Triton-Due Macelli, il pourra être dégagé par la création d'une artère qui permette de relier les quartiers proches de la gare à ceux des « Prati » et de l'ex-place d'Armes, sans passer par ce carrefour. Cette question a déjà été étudiée du point de vue technique et a été réalisée dans les points extrêmes qui sont, d'une part, la rue Bissolati, prolongement de la rue des Thermes de Dioclétien, qui aboutit rue Vittorio Veneto, et, d'autre part, la place Augusto Imperatore, qui isole le mausolée du premier empereur romain et qui constituera un centre de bifurcation du trafic provenant de la rue Vittoria; cette dernière, qui a aujourd'hui une importance secondaire, sera élargie et arrivera jusqu'aux pentes de la colline du Pincio; elle donnera accès à une grande galerie qui aboutira rue Vittorio Veneto et rejoindra ainsi la rue Bissolati.

Avec la réalisation des deux projets du plan régulateur décrits ci-dessus, réalisation retardée en raison de circonstances qui interdisent d'effectuer actuellement d'importantes démolitions d'im-

meubles, on pourra résoudre substantiellement le problème d'urbanisme essentiel relatif à l'aménagement du centre de Rome.

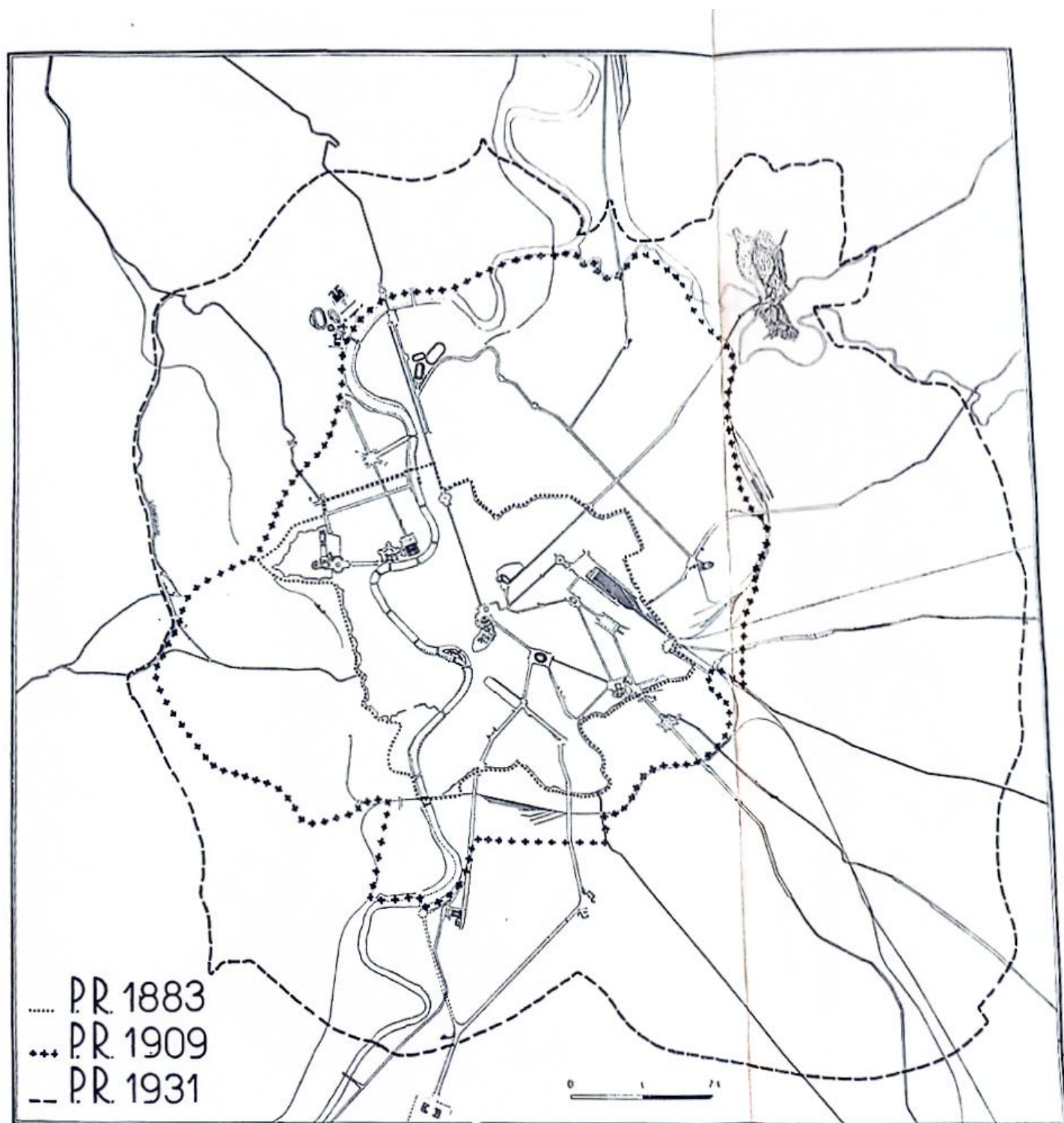
Ce serait toutefois une illusion de croire que cela puisse définitivement résoudre le problème, si le développement de la ville se poursuit au rythme actuel, si la circulation des automobiles continue à s'accroître comme elle s'accroît en ce moment (on compte qu'environ mille automobiles nouvelles sont enregistrées chaque mois à Rome), et il est à prévoir que, dans un avenir plus ou moins proche, même après la réalisation des aménagements cités plus haut, le problème se présentera de nouveau dans toute sa gravité. Et il sera impossible à résoudre, à moins de se résigner à détruire la vieille Rome. Mais qui oserait accomplir une telle action ?

Il faut donc qu'à côté des mesures d'urbanisme directes, on en étudie d'autres destinées essentiellement à favoriser, soit la création d'artères subsidiaires évitant de traverser le centre pour aller d'une extrémité à l'autre de la ville, soit le déplacement du centre de la ville vers des zones aujourd'hui plus périphériques, mais qui peuvent être mieux desservies par la viabilité.

L'étude de ces dernières mesures nous amène à examiner le problème d'urbanisme des zones d'expansion qui doivent justement être définies également en fonction des exigences d'aménagement de la zone interne.

Déjà le plan régulateur qui suivit celui de 1883, c'est-à-dire le plan régulateur de 1909, délimita la zone d'expansion par un boulevard de ceinture qui aurait du avoir pour but de relier directement les quartiers périphériques. Cette idée fut maintenue dans le plan régulateur suivant approuvé en 1931 qui, lui aussi, se rallie au principe d'un grand boulevard de ceinture.

Ce principe apparaît aujourd'hui un peu dépassé par une conception plus moderne. En effet, le boulevard de ceinture délimitant le développement de la ville était une conception plutôt factice; d'autre part, le parcours trop long imposé par cette artère pour aller d'un quartier au quartier opposé n'atteignait pas le but fixé,



5) Planimétrie avec indication des périmètres des trois plans régulateurs de Rome approuvés par la loi (en 1883, 1909 et 1931). Comme il ressort du graphique, le périmètre du plan régulateur de 1883 suit, pour la majeure partie, celui des murs de la Rome Impériale.

car on pouvait craindre que se manifestât la tendance de traverser la ville au lieu de la contourner.

Néanmoins, tout en n'excluant pas totalement la fonction de viabilité assurée par des boulevards de ceinture partiels, on a prévu, dans les études préparées au cours de ces dernières années pour la révision du plan régulateur de la ville, deux grandes voies « de dégagement », destinées à relier les rues qui conduisent au nord de Rome à celles qui conduisent au sud.

Ces rues devront avoir la fonction, déjà attribuée au boulevard de ceinture, d'alléger le centre de la ville du trafic de passage, mais elles seront en meilleures conditions pour accomplir cette fonction, par le fait qu'elles auront l'avantage de ne pas avoir un tracé se déroulant à l'extrême périphérie, mais un tracé touchant au noyau central; en outre, étant donné qu'elles seront construites avec les caractéristiques des autostrades (c'est-à-dire sans voies transversales ni accès directs de bâtiments), elles permettront à la circulation de s'effectuer à un rythme beaucoup plus rapide que le rythme possible dans les artères ordinaires des villes, et la plus grande rapidité compensera largement le parcours plus long que devront faire les véhicules.

En ce qui concerne le déplacement du centre de la ville — question qui a été fort discutée par la presse romaine — il est évident qu'il n'est pas possible de l'imposer d'autorité, surtout sous un régime démocratique, mais ce que l'on peut faire, c'est jeter des bases d'urbanisme afin que ce déplacement puisse s'effectuer lentement. Dans ce but, l'une des mesures à prendre dans le futur plan d'extension de la ville est d'éviter que le développement s'effectue de façon concentrique par rapport au noyau existant. Un développement concentrique amènerait en effet automatiquement une valorisation ultérieure du vieux centre, ce que l'on veut justement éviter.

La solution de ce problème est facilitée par les conditions altimétriques du territoire entourant la ville. A l'ouest et au nord, en effet, il y a une ceinture presque continue de monts qui constitue,

pour le développement urbain, une barrière à peu près ininterrompue. Cela ne veut pas dire que cette ceinture doit constituer une interdiction absolue de construire, mais, dans cette région, les constructions pourront avoir le caractère de résidences, de demeures très espacées les unes des autres, c'est-à-dire que la zone en question ne pourra absorber qu'une partie minime de l'accroissement de la population.

A l'est et au sud, au contraire, la situation orographique est très différente. Vers l'est, c'est-à-dire vers la zone souriante des monts Albains qui, de ce côté, ferment l'horizon, le terrain est presque plat et se prête par conséquent à un développement intensif.

Au sud, la zone qui s'étend jusqu'au littoral tyrrhénéen est composée en partie de plaines et en partie de collines, d'une altitude peu élevée, ne pouvant constituer un obstacle au développement urbain.

Il s'agit donc, dans le futur plan régulateur de la ville, de prévoir deux zones d'expansion, à l'est et au sud, de façon à provoquer au moins le déplacement du centre que nous pourrions qualifier de « géométrique » de la ville, prélude, lui, au déplacement graduel du centre effectif.

Entre les deux zones d'expansion du sud et de l'est, il doit au contraire y avoir un large secteur presque sans constructions et c'est le secteur limitrophe de la Voie Appia Antica et de la zone des anciens aqueducs impériaux; dans ce secteur, où les ruines imposantes des anciens tombeaux romains et des aqueducs confèrent au paysage un caractère d'une beauté inoubliable, ce serait un crime de permettre le développement de nouveaux quartiers d'habitation; il faut tâcher de garder intact, autant que possible, le cadre actuel du paysage, en ne permettant que la construction de quelques villas, d'une hauteur limitée et avec de vastes espaces verts, et ce, dans les endroits les moins importants du panorama. Sur la base de ce principe, des dispositions ont déjà été prises pour interdire toute nouvelle construction à moins de 150 mètres de la Voie Appia Antica.

Le développement vers le sud, c'est-à-dire vers la mer, a commencé à se dessiner quand, après la fin de la première guerre mondiale, a été fondée la ville moderne d'Ostie, sur la cote thyrrénienne, à cinq kilomètres environ des ruines de l'antique Ostie (port de la Rome antique, qui, en raison du retrait de la mer, se trouve maintenant à l'intérieur des terres). En 1925, un train électrique rapide fut mis en service pour relier Rome à la mer et, en 1928, un autostrade rejoignant l'antique Via Ostiense fut construit. C'étaient les prémisses du développement de Rome en direction de la mer. En 1939, lorsque Rome fut choisie comme siège de l'Exposition Universelle, qui aurait dû avoir lieu en 1942, on cherchait à exploiter cette initiative afin d'étendre le développement: on choisit comme siège de l'Exposition une zone du côté de la mer, sur les collines de Saint-Paul. On commença à construire un important groupe d'édifices monumentaux, qui auraient dû constituer le noyau effectif de l'Exposition, pour devenir ensuite des musées et des édifices publics, centre d'un grand quartier neuf de la ville. La zone de l'Exposition fut reliée à la ville par une avenue grandiose, l'actuelle rue Christophe Colomb, qui, partant des murs antiques, aurait dû avoir une largeur de cent mètres, entre voie carrossable, trottoirs et jardins. Cette artère aurait dû se prolonger au-delà de l'exposition, jusqu'à la mer, et aboutir à la pinède monumentale de Castel Fusano, près d'Ostie. En outre, on commença à construire un métropolitain destiné à relier la Gare Centrale de chemin-de-fer à la zone de l'Exposition. Ces travaux, commencés et rapidement menés, furent interrompus par les tristes événements de la guerre. Ils ont été repris. Les installations du métropolitain sont désormais terminées, et l'on poursuit les travaux d'équipement et la fourniture du matériel roulant. Plusieurs tronçons de la rue Christophe Colomb sont déjà terminés et l'on travaille pour achever — avec des proportions un peu moins vastes provisoirement — les tronçons restants. Enfin, des mesures sont à l'étude pour terminer et utiliser les édifices monumentaux de la zone de l'Exposition.

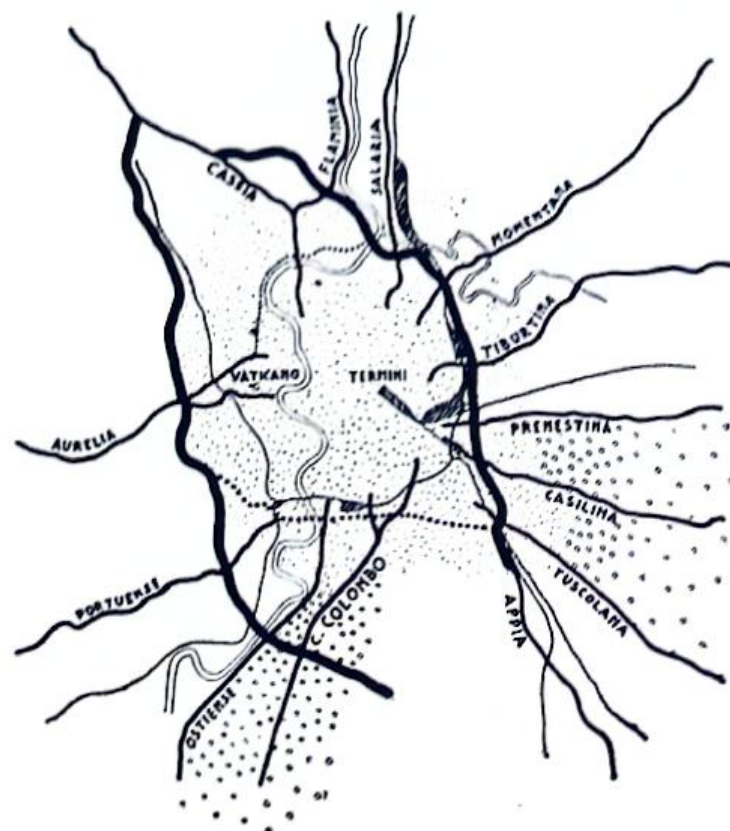
L'ensemble de ces initiatives favorisera grandement le développement de la ville en direction de la mer, développement qui a été également encouragé par la création de nouvelles bourgades aux environs d'Acilia, à mi-chemin entre Rome et la mer.

Le développement en direction des monts Albains trouvera son axe principal sur la Voie Casilina (ancienne voie romaine), parallèlement à laquelle passe une ligne secondaire de chemin-de-fer qui facilite le problème des transports en commun.

En outre, conformément à une loi de 1938, le nouveau grand quartier industriel de Rome, avec les maisons ouvrières destinées au personnel employé dans ces industries, devra s'étendre entre la Voie Casilina et la Voie Prenestina (autre voie romaine antique, située au nord de la voie Casilina).

Ce sont là, dans les grandes lignes, les directives pour le nouveau plan régulateur de Rome qui devra remplacer celui de 1931, désormais suranné, tant en ce qui concerne certaines de ses directives qu'en ce qui concerne les prévisions relatives au développement de la ville. Comme pour celui de 1931, l'étude de ce plan sera confiée à un Comité spécial de techniciens et de spécialistes de l'urbanisme.

Il s'agira, bien entendu, comme pour le plan de 1931, d'un plan régulateur général, sur la base duquel les plans exécutifs, appelés « plans détaillés d'exécution », seront étudiés zone par zone. L'étude de ces plans, qui comporte également l'établissement du plan cadastral, conformément aux prescriptions de la loi italienne sur l'urbanisme, sera effectuée graduellement, selon les exigences effectives du développement de la ville. Pour certains cas d'importance particulière, on pense recourir également à des concours publics pour tenter d'obtenir la meilleure solution en matière d'urbanisme. Ce principe a été du reste appliqué récemment, à l'occasion de l'étude pour l'aménagement d'une vaste zone de plaine située au nord de Rome, entre la colline des Parioli et le Tibre. Cette zone prenait une importance particulière, du fait qu'elle devait être traversée par une grande artère en prolongement d'un nouveau



4) Planimétrie schématique indiquant la ville et ses développements. La zone du plan régulateur de 1931 est indiquée en pointillé, tandis que les futures zones d'expansion sont indiquées par de petits cercles. - Sont indiquées les voies ferrées et les grandes voies d'accès à la ville; les futures voies de dégagement sont indiquées en traits renforcés.

pont monumental sur le Tibre, auquel venaient aboutir, du nord de l'Italie, les principales voies consulaires romaines : la Cassia et la Flaminia. Grâce à un concours national, on a pu obtenir une solution d'urbanisme organique et de grand dégagement, qui définissait non seulement le réseau de rues, mais aussi les caractéristiques d'orientation, d'importance et de lieu de chacun des édifices, ainsi que l'aménagement des espaces verts et même la disposition des arbres de haute futaie devant encadrer l'aménagement.

Le fait que toute la zone à aménager appartient à la commune facilitera la réalisation intégrale du plan établi.

Le nouveau Comité devra enfin prévoir aussi les normes juridiques pour la réalisation du plan régulateur de Rome ; déjà, la loi qui approuva le plan régulateur de 1931 fixait une série des normes technico-légales constituant un grand pas en avant par rapport aux normes précédentes, dont certaines remontaient à une loi de 1865.

L'expérience acquise au cours des vingt dernières années permettra d'améliorer ultérieurement ces normes et de donner ainsi à la Commune de Rome un instrument parfait, permettant de régler le développement de la ville d'une façon digne des traditions millénaires de beauté de notre Cité.