



HAL
open science

Renovatio vecturis: i cicli incompleti dei trasporti pubblici nel territorio di Roma

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Renovatio vecturis: i cicli incompleti dei trasporti pubblici nel territorio di Roma. Delpirou (A.) & Passalacqua (A.) (dir.),. Rome par tous les moyens. Évolutions urbaines et mobilité, XXe - XXIe siècles – Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romane, secoli XX-XXI, 2014, 123 p. – 121 p., École française de Rome,, 2014. hal-02415260

HAL Id: hal-02415260

<https://hal.science/hal-02415260>

Submitted on 17 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Renovatio vecturis: i cicli incompleti dei trasporti pubblici nel territorio di Roma

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Renovatio vecturis: i cicli incompleti dei trasporti pubblici nel territorio di Roma. Delpirou (A.) & Passalacqua (A.) (dir.), Rome par tous les moyens. Évolutions urbaines et mobilité, XXe - XXIe siècles – Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romane, secoli XX-XXI, Rome, École française de Rome, 2014, 123 p. – 121 p., 2014. hal-02415260

HAL Id: hal-02415260

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02415260>

Submitted on 17 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ARNAUD PASSALACQUA

RENOVATIO VECTURIS

I CICLI INCOMPLETI DEI TRASPORTI PUBBLICI
NEL TERRITORIO DI ROMA

Introduzione

A partire dall'epoca fascista l'idea del rinnovo dei trasporti pubblici ha costituito un tema ricorrente. Quando Roma fu eletta capitale d'Italia non era che una città di modeste dimensioni, a cui il nuovo statuto impose la creazione di una rete di trasporti adatta alle esigenze della vita industriale e soprattutto dell'attività terziaria. Prima dello scoppio della Prima Guerra mondiale, Roma si era dotata di treni suburbani, di tram e di omnibus. A questa fase, ne seguirono altre nel corso delle quali un sistema di trasporti doveva riuscire ad avere la meglio prima di cadere nel disinteresse generale. Ad ogni modo, questi cicli hanno tutti la particolarità di presentarsi in qualche modo incompleti : i sistemi impiantati tendono a perdersi nelle arterie romane, anche se in forma attenuata, dato che ogni smantellamento pareva inconcepibile in una città dove per conservazione del patrimonio s'intende anche conservazione degli impianti tecnici.

È così che si susseguono discorsi su questo o quel sistema di trasporto, per denunciarne la vetustà o il ritardo di attuazione rispetto al nuovo statuto di capitale o, al contrario, per glorificarne le qualità evidenti che ne fanno la soluzione ai problemi di una città in rapida espansione. Al contrario, le azioni messe in atto da parte dei Romani in qualità di manager aventi potere decisionale non riflettono se non in modo parziale questi discorsi, tanto che il panorama della mobilità romana assomiglia più ad una sovrapposizione di strati che ad una successione di paesaggi distinti l'uno dall'altro.

Per comprendere questi cicli incompiuti e lo scarto tra la teoria e la pratica, è possibile soffermarsi principalmente sui trasporti di superficie che, a loro volta, si confrontano tanto con lo sviluppo dell'automobile tanto con i molteplici progetti della metropolitana la

ARNAUD PASSALACQUA

cui realizzazione si manifesta piuttosto lenta¹. Non è un caso se a Roma si sia forgiato il termine «autofilotramviario» incarnando su di sé il concetto di autobus, di filobus e di tram².

L'ambizione fascista, tra teoria e pratica

La memoria collettiva serba in memoria, dell'epoca mussoliniana, la volontà di ricreare una Roma fiera delle sue antiche origini, nonché la visione di modernità del progetto fascista. In questo contesto i trasporti collettivi hanno rappresentato una sfida importante in un'epoca in cui l'automobile era ancora riservata all'élite.

La riforma del 1930

Rispetto all'intensificazione degli scambi tra il centro della città e la periferia, le vie tranviarie furono le prime ad ostacolare la circolazione, sia pedonale che motorizzata. A partire della metà degli anni '20, lo sfruttamento dei tram spostò l'attenzione dal centro verso la periferia, come accadde per le stazioni centrali di Largo Chigi e di Piazza Venezia. Simultaneamente, la necessità di offrire alle periferie in corso di ampliamento dei collegamenti efficaci portò all'apertura di nuove fermate, come avvenne a Nord-Est, verso il quartiere Montesacro.

Nel 1927, l'Azienda Tramvie e Autobus del Governatorato (ATAG) riunì tram e autobus. Fu dunque per decongestionare il centro ed evitare la sovrapposizione di due sistemi che una riforma profonda della rete dei tram entrò in vigore nel gennaio del 1930³. Il tram fu soppresso nella zona delimitata dalle mura Aureliane a favore dell'autobus. Tuttavia la nuova rete ne favorì la sua presenza nelle periferie, lungo le 24 strade radiali che si collegavano a due nuove linee circolari concentriche. Questa struttura traduceva una visione gerarchica e razionale della superficie cittadina.

¹ Sulla metropolitana romana si veda A. Delpirou, *La Fin de la ville loin du fer? Transport et urbanisation dans la Rome contemporaine*, tesi di dottorato in Geografia, relatore C. Vallat, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 2009.

² Questo articolo si basa sui resoconti delle riunioni del Consiglio municipale, noti come Verbali. Le fonti utilizzate sono state principalmente consultate presso l'Archivio Capitolino e nella sede della CGIL (ACGIL).

³ Vedi G. Berlinguer, P. Della Seta, *Borgate di Roma*, Roma, 1976, p. 100.

RENOVATIO VECTURIS

Veniva così applicata l'ordinanza che Benito Mussolini aveva espresso al nuovo governatore di Roma, il 31 dicembre 1925⁴ :

Voi toglierete dalle strade monumentali di Roma la stolta contaminazione tramviaria, ma darete modernissimi mezzi di comunicazione alle nuove città che sorgeranno ad anello, attorno all'antica.

La volontà di smantellare le linee tranviarie fu dunque limitata alle zone monumentali e centrali; scelta legata più ad esigenze patrimoniali ed estetiche che realmente di circolazione. Il dibattito sui modi di trasporto giocò il suo ruolo all'interno della messa in scena del Regime e, nel 1930, si arricchì anche di un nuovo arrivato : il filobus.

Fascismo e modernità elettrica

Lo sviluppo del filobus si spiega attraverso vari fattori. Innanzitutto gli autobus che rimpiazzavano i tram offrivano un servizio carente a causa della loro scarsa capacità. In seguito, le pressioni internazionali che gravavano sull'Italia, a seguito del suo intervento militare in Etiopia negli anni 1935-1936, costituivano una minaccia per l'approvvigionamento di idrocarburi, tanto da favorire la ricerca di nuove fonti di energia. Infine, l'esempio di Londra, che scelse di rimpiazzare i suoi tram con i filobus a partire dagli anni '30, mostrava che questa scelta poteva offrire un servizio vincente rispetto ad una grande agglomerazione urbana⁵. Le prime linee romane furono così aperte nel gennaio del 1937, con l'intervento di veicoli della Fiat che era fortemente pubblicizzata, e una delle quali a servizio del nuovo Foro Mussolini. La rete fu estesa nel corso degli anni seguenti. Per il piano previsto per l'Esposizione universale del 1942, che prevedeva l'apertura della prima linea metropolitana, si prevede ugualmente di assegnare al filobus i collegamenti di superficie all'E 42 (attuale EUR).

Più in generale, il periodo fascista conobbe la volontà dell'ATAG di modernizzare il suo parco auto elettrico. La mancanza di carburante e di pneumatici giocò a favore delle linee tranviarie che riconquistarono terreno, tanto da rimpiazzare, su alcune linee, il filobus⁶. Nel 1940, l'ATAG e il costruttore Stanga svilupparono, a scapito dei filobus, un tram articolato di notevole modernità, dal punto di vista

⁴ M. R. Chiapparo, *Le mythe de la Terza Roma ou l'immense théâtre de la Rome fasciste*, in *Nuovo Rinascimento*, 17 maggio 2004, p. 21-22.

⁵ Vedi H. Taylor, *London Trolleybuses, a class album*, Harrow, 2006.

⁶ V. Formigari, P. Muscolino, *Tram e filobus a Roma. Storia dalle origini*, Cortona, 1999, p. 83.

della capacità, della sua forte accelerazione e della sua articolazione centrale⁷. L'ATAG fu dunque in grado di rispondere alle esigenze di un sistema di circolazione la cui costante intensificazione fu descritta nella rivista municipale *Capitolium* dal 1941⁸. L'utilizzo del mezzo elettrico fu così partecipe dell'autocelebrazione del regime fascista.

La Roma fascista non ha dunque conosciuto uno smantellamento della sua rete di tram, contrariamente a quanto accadeva negli stessi anni a Parigi⁹. Mentre esisteva un largo consenso contro il tram come mezzo di trasporto nella capitale francese, le circostanze in tema di energia ed economia in particolare, alla fine del periodo fascista, spinse l'ATAG ad interessarsi a questo mezzo, tanto che la modernizzazione dei suoi veicoli è un fatto degno di nota che non lasciava presagire un loro abbandono dopo il conflitto mondiale. Contrariamente da quanto sia ritenuto dalla memoria collettiva – segnata dal discorso mussoliniano – il ventennio fascista fu sicuramente un periodo di modernizzazione delle linee tranviarie piuttosto che del loro smantellamento: in questo senso, questo primo ciclo presenta un carattere ambivalente. Vide ugualmente la nascita di un nuovo mezzo largamente utilizzato: il filobus. Malgrado ciò il filobus resta assente nella memoria e nelle immagini della città, come lo testimonia il film *Avanti c'è posto*¹⁰, la cui azione si svolge all'interno di un filobus ma in cui gli attori parlano esclusivamente di tram e autobus!

Gli anni 1950: il periodo delle sostituzioni forzate

L'impatto dell'automobile, marginale negli anni precedenti la guerra, divenne sempre più forte sul trasporto pubblico a partire dagli anni '50. Lo si può constatare nelle dislocazioni delle installazioni fisse dell'Azienda Tramvie ed Autobus del Comune (ATAC),

⁷ Vedi in proposito *Una «corsa» nel passato, Mostra retrospettiva fotografica dell'Azienda delle Tramvie e Autobus del Comune di Roma*, ATAC, Cortona, 1990, p. 16 e V. Formigari, P. Muscolino, *Tram e filobus a Roma*, cit., p. 81.

⁸ Vedi R. Soglio, *Le nuovissime motrici tranviarie e filoviarie articolate dell'A.T.A.G.*, in *Capitolium*, 16, 11, 1941, p. 343.

⁹ Sulla sostituzione dei tram parigini, J. Robert, *Les Tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, 1959, riedizione del 1992, p. 185-204 e D. Larroque, M. Margairaz, P. Zembri, *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Parigi, 2002, p. 95-135.

¹⁰ M. Bonnard (regista), *Avanti c'è posto*, 1942, 82 min.

RENOVATIO VECTURIS

che rimpiazzò l'ATAG e il cui nome ignora la presenza del filobus. Alla fine del decennio, l'accelerazione del traffico stradale costrinse l'ATAC a deviare le sue linee, aumentando così la lunghezza dei suoi itinerari.

Sostituzioni di singole linee...

Gli spostamenti di linea minori non incontrarono alcuna obiezione da parte del Consiglio municipale. Un consenso si era creato, d'altronde, attorno al fatto che lo sviluppo dell'urbanizzazione e della circolazione imponeva di procedere con alcuni cambiamenti¹¹. Al contrario, per le modifiche di più ampia portata, come l'allungamento di alcune linee, si levarono grida contrarie, come accadde per la creazione dei sensi unici di Piazza Ungheria nel 1960¹².

La questione delle vie tranviarie, della loro creazione e del loro degrado divenne centrale. La scusa del loro invecchiamento fu, a volte, usato strumentalmente dagli oppositori. Ma quanto la questione fu posta in maniera generale nel maggio del 1951, l'assessore Natale Addamiano spiegò che non c'erano fondi per il mantenimento delle linee¹³. Esisteva una volontà di alcune parti di lasciare nel degrado un sistema giudicato vetusto? Le vie tranviarie erano pertanto all'origine di incidenti¹⁴, che erano alla base dei delicati problemi di responsabilità tra il Comune e l'ATAC, dando spesso luogo a processi. Questi incidenti furono abbastanza numerosi perché si negoziasse un accordo su una ripartizione eguale delle responsabilità¹⁵. Nonostante ciò, nel corso degli anni '50 furono compiute opere di sviluppo e di miglioramento delle linee tranviarie¹⁶.

Le trasformazioni della rete del trasporto pubblico non si ridussero agli spostamenti delle installazioni fisse. Queste presero soprattutto la forma di sostituzioni complesse¹⁷. Il caso più ricorrente era quello della sostituzione tra filobus, tram e autobus, che mirava all'impiego di diversi tipi di veicolo a seconda della linea. L'idea di uno sgombero del centro storico fu sostenuto da coloro che credevano in una soluzione tanto nell'uso dell'auto che nell'autobus, tanto che in periferia, certe linee di tram furono rinforzate. Anche il

¹¹ Vedi, ad esempio, *Verbale 8*, 28 gennaio 1959, p. 663.

¹² *Verbale 51*, 21 luglio 1960, p. 3092-3094.

¹³ *Verbale 34*, 21 maggio 1951, p. 6.

¹⁴ *Verbale 22*, 11 aprile 1957, p. 1984-1985.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Verbale 26*, 23 aprile 1954, p. 2594-2595.

¹⁷ Sulla sostituzione dei tram e dei filobus si veda V. Formigari, P. Muscolino, *Tram e filobus a Roma*, cit., p. 101-103 e 403.

ARNAUD PASSALACQUA

filobus fu coinvolto, come nel giugno del 1954, quando il Comune prestò all'ATAC la somma corrispondente all'acquisto di 90 autobus, «per eliminare al più presto le linee filoviarie attualmente circolanti nel quadrilatero centrale della città»¹⁸, ciò di cui si rallegra il consigliere comunista Luigi Gigliotti.

.... alle sostituzioni pianificate

È difficile comprendere le dinamiche senza analizzare le reciproche relazioni tra il centro e la periferia e le limitazioni del parco auto dell'ATAC, sullo scenario di una pressione sempre più crescente dell'automobile¹⁹. Agli inizi degli anni '50, l'idea della sostituzione non deve essere intesa come il rimpiazzamento da parte degli autobus, ma come l'adozione di una soluzione ottimale in funzione dei bisogni specifici di ogni linea. Così, la sostituzione tra i tre sistemi, tram, filobus e autobus, entrò in azione²⁰.

Questo gioco di sostituzioni assomiglia a quei rompicapo in cui bisogna spostare una dopo l'altra le tessere rinchiuse in una cornice se si vuole ricomporre la figura iniziale. Così nel luglio del 1953, il Consiglio approvò all'unanimità il prolungamento della linea del filobus 46 da Boccea a Primavalle, una zona abusiva in pieno sviluppo²¹. Uno degli scopi era quello di reimpiegare gli autobus recuperati dal servizio del centro-città²². Al tempo stesso si affermava l'idea secondo cui gli autobus dovevano servire il centro storico mentre le tramvie erano destinate alla periferia, riprendendo la vecchia ottica del ventennio fascista, segno che una certa continuità è ben presente tra un periodo e l'altro, malgrado la storiografia abbia, a lungo, messo a tacere tali evidenze²³.

Nel luglio del 1955, quando alcuni consiglieri sottolinearono che le linee 3 e 4 non erano ancora state trasformate in filobus, il sindaco democristiano Salvatore Rebecchini rispose che tale sostituzione non era più considerata urgente, dato che alcuni tram erano stati recuperati con la soppressione della linea di Monte Mario, per servire il prolungamento della linea 12²⁴. L'argomento della ridu-

¹⁸ *Verbale 36*, 3-4 giugno 1954, p. 3247-3250.

¹⁹ *Verbale 27*, 30 luglio-1 agosto 1956, p. 2189-2191 e *Verbale 22*, 11 aprile 1957, p. 2012-2014.

²⁰ *Verbale 58*, 30 luglio 1951, p. 95-96, *Verbale 32*, 14 luglio 1953, p. 2242-2244 e *Verbale 2*, 14 gennaio 1954, p. 792-793.

²¹ *Verbale 34*, 21 luglio 1953, p. 2513-2514.

²² *Verbale 61*, 2 dicembre 1954, p. 5511-5513.

²³ *Verbale 1*, 12 gennaio 1954, p. 268-269, *Verbale 21*, 25 marzo 1954, p. 1858-1859 e *Verbale 61*, 2 dicembre 1954, p. 5514-5515.

²⁴ *Verbale 43*, 7 luglio 1955, p. 2786-2787.

RENOVATIO VECTURIS

zione della circolazione per lasciare via libera all'automobile non era più sufficiente. La spinta ad effettuare questa sostituzione non era soltanto l'automobile, ma un gioco di puzzle che metteva in relazione modalità di trasporto e spazi cittadini.

Ad ogni modo, nel momento in cui i progetti della prima metà degli anni '50 prevedevano la modernizzazione del materiale su ruota o installazioni di linee tramviarie, progressivamente, l'idea della sostituzione da parte di veicoli su ruota si impose come la soluzione più idonea per far fronte al logoramento della rete ferrata.

Il tram non fu brutalmente eliminato. Estensioni di linea vennero ugualmente effettuate fino al 1958²⁵. Ciononostante, perse poco a poco la sua importanza e visibilità nell'area del centro, a causa dello sviluppo delle linee d'autobus, e anche perché la prima metropolitana fu inaugurata nel 1955. Se la Giunta capitolina propose numerose migliorie per la rete viaria, l'avvicinarsi di un evento maggiore, le Olimpiadi, rese indispensabile, agli occhi di tutto gli attori, compresa la CGIL²⁶, l'attuazione di un piano generale di miglioramento della mobilità romana.

I Giochi Olimpici e l'intensificazione delle automobili

Nel 1959 fu adottato un piano generale della riorganizzazione della rete ATAC che intendeva rimpiazzare i veicoli su binario, fino a quel momento mai attuato e giudicato irrealistico dal punto di vista economico²⁷. Se gli imminenti Giochi Olimpici furono la molla ispiratrice alla realizzazione del piano, il livello di congestione del traffico automobilistico, percepito come difficilmente accettabile dalla fine degli anni '50, costituì ugualmente un fattore decisivo²⁸.

Riorganizzazione della circolazione romana e riduzione della rete tramviaria

Il programma della Giunta, in parte già avviato, combinava una politica che riguardava i parcheggi, la regolazione del traffico, la riconfigurazione dello spazio pubblico e la trasformazione della

²⁵ Nel 1953, l'ATAC completò la linea tramviaria verso Piazza Mancini per servire il nuovo stadio Olimpico e la STEFER mise in servizio sulle linee urbane i tram della serie 7000.

²⁶ *Proposte e suggerimenti per un migliore servizio*, in *La nostra voce*, 2, 30, 15 aprile 1956.

²⁷ *In attesa di un piano regolatore del traffico*, in *Capitolium*, 32, 1, 1957, p. 29.

²⁸ *Verbale 74*, 3 luglio 1959, p. 3987-4002.

ARNAUD PASSALACQUA

rete dell'ATAC. La logica dominante era quella separazione dei flussi, in particolare la creazione di passaggi sotterranei per le auto, i sottopassaggi, anche se la soppressione di numerose linee tranviarie per liberare lo spazio alla circolazione automobilistica, implicava la dispersione dei nuovi autobus nella circolazione generale, quando invece le linee dei tram procedevano, in parte, su percorsi dedicati.

Questo programma che prevedeva la sostituzione dei tram con linee di autobus e filobus era il primo del genere della Giunta capitolina. In più luoghi della città, questo rimpiazzo si poteva leggere come la conseguenza della riorganizzazione dello spazio a favore dell'automobile. Un programma ambizioso doveva essere applicato sino al 1967; prevedeva diverse misure di meccanizzazione, di razionalizzazione delle funzioni, dell'utilizzazione dell'elettronica e dell'organizzazione scientifica del lavoro, come la soppressione della figura del bigliettaio²⁹. Ma il principale scopo del piano era una profonda trasformazione del parco autobus dell'ATAC. Il tram dovette lasciare il posto all'autobus e al filobus, mentre le rimanenti linee dovevano necessariamente essere ammodernate³⁰. Le sostituzioni furono denominate *trasformazioni del sistema di trazione*, conferendo loro un carattere tecnico che non rifletteva il cambiamento di sistema urbano che esse richiedevano. La messa in opera si scontrò pertanto con la disponibilità di veicoli nuovi, sia che riguardasse il parco auto dell'ATAC, l'industria meccanica che l'offerta di imprese di noleggio.

L'operazione più eclatante fu il rimpiazzo parziale dei tram sulla linea circolare del Lungotevere, che fu modificata con la creazione di un senso unico da Ponte Garibaldi a Ponte Cavour. Così a partire dal 16 agosto 1960, in senso antiorario, sulla riva sinistra, nuovi autobus Alfa Romeo andarono sostituendo le vecchie tramvie delle linee ES e 28, mentre in senso orario, sulla riva destra i tram furono mantenuti sulla linea ED³¹. Questa scelta è rivelatrice dei costi della sostituzione: ogni tram dovette essere rimpiazzato da due autobus. Per affrettare i tempi, alcune sostituzioni furono compiute con l'impiego di autobus presi in affitto da aziende private. Le nuove linee, più lunghe, furono ugualmente rincarate: il biglietto ordinario passò dalle 25 alle 35 lire³².

²⁹ Il «Piano di riordino» dell'ATAC all'esame del Comitato Direttivo del Sindacato, in *Vita Sindacale*, 14, 335, 20 ottobre 1959.

³⁰ Per il parco autobus dell'ATAC era previsto che il numero di tram fosse ridotto da 494 a 295 unità e quello dei filobus da 419 a 325 unità e che il numero di autobus aumentasse da 689 a 1257 unità.

³¹ *Verbale 5*, 31 luglio 1961, p. 3025-3026.

³² *Verbale 41*, 28 giugno 1960, p. 2286-2289.

RENOVATIO VECTURIS

Ma fu piuttosto l'impatto sullo spazio stesso che modificò profondamente la rete lasciando il primato all'autobus. La Giunta promosse numerose modifiche sulla circolazione della città, con interventi più leggeri, come i sensi unici, o più pesanti come la creazione di intersezioni a livelli sfalsati. Quasi tutte queste modifiche presentavano un carattere definitivo. Lo smantellamento di alcune installazioni tranviarie e di filobus furono la diretta conseguenza dei lavori sulla viabilità, come ad esempio la creazione di sottopassaggi nei dintorni di Piazzale Brasile, Ponte Margherita e Ponte Cavour nel luglio del 1960³³. Ma le principali vittime delle Olimpiadi furono i «tipici marciatram romani, efficaci e di ridottissimo impatto»³⁴. Agli inizi del 1960, la Giunta approvò la soppressione di tutti i tracciati riservati ai tram in maniera sistematica: «il criterio è quello di abolire i marciatram anche nelle zone non strettamente centrali per migliorare il traffico ovunque questo sia migliorabile»³⁵, spiegava l'assessore DC Agostino Greggi nel febbraio del 1960.

La giustificazione delle gare di appalto successive per l'eliminazione dei marciatram si basava sull'idea di ottimizzare la circolazione generale³⁶. Ciò era motivato dal fatto che smantellando queste corsie riservate, veniva rispettato un principio di eguaglianza rispetto al marciatram esclusivamente riservato alla linea tranviaria³⁷. Ad ogni modo, in più postazioni, il marciatram sopravvisse agli stessi tram, malgrado occupasse lo spazio, come ad esempio in via Oslavia!

Nonostante il considerevole numero di interventi, furono pochi quelli completati prima dell'apertura dei Giochi Olimpici il 25 agosto del 1960. Solo due sottopassaggi furono aperti in tempo, a Ponte della Libertà e a Ponte Cavour. Sicuramente con l'apertura dei Giochi Olimpici, la rete tranviaria era considerevolmente ridotta e spostata verso la parte orientale della città, in direzione della principale estensione urbanistica.

³³ *Verbale 51*, 21 luglio 1960, p. 3092-3094.

³⁴ G. Bellei, A. Budoni, P. Maurelli, *La città e le sue reti. L'evoluzione del sistema tram a Roma*, in A. Budoni (a cura di), *Tutti in tram. Trasporti collettivi e progetto della città*, Napoli, 1997, p. 238.

³⁵ *Verbale 11*, 25 febbraio 1960, p. 386-387.

³⁶ *Verbale 59*, 30 settembre 1958, p. 4049-4050, *Verbale 42*, 23 aprile 1959, p. 2576, *Verbale 43*, 28 aprile 1959, p. 2877-2895, *Verbale 37*, 17 giugno 1960, p. 1920-1924 e *Verbale 41*, 28 giugno 1960, p. 2234-2237.

³⁷ *Verbale 37*, 17 giugno 1960, p. 1861

ARNAUD PASSALACQUA

Dalle realizzazioni alla disillusione della dottrina automobilistica

Non di meno, i Giochi Olimpici fecero ugualmente sorgere nei ranghi comunisti i primi dubbi, se non un sentimento di ostilità riguardo a questa nuova politica della circolazione³⁸, anche tra i componenti della Giunta, poiché dall'aprile del 1961, l'assessore DC Rinaldo Santini affermava che la sua amministrazione stava studiando il reintegro in servizio del tram sul Lungotevere (riva sinistra)³⁹. I rappresentanti della CGIL avevano votato contro il piano alla Commissione amministratrice dell'ATAC⁴⁰. Ne criticavano la mancata comprensione della situazione dei trasporti pubblici in una città in pieno sviluppo e caratterizzata dalla crescente congestione del centro storico. Queste critiche si estendevano anche in seno al consiglio comunale, dove alcuni consiglieri di sinistra reputarono assurdo aggravare lo stato della circolazione inserendo gli autobus, quando i tram stessi ne erano esclusi⁴¹. Nel 1961 *L'Unità* pubblicò delle proposte alternative di facile e rapida applicazione, che riguardavano lo spostamento dei capolinea, il prolungamento di linee e la modifica di itinerari⁴².

È dunque una fase di profondo rimaneggiamento che caratterizza la politica della mobilità urbana seguita alla fine degli anni '50 dalla Giunta⁴³. Si calcolano 223 provvedimenti sulla viabilità tra il 1956 e il 1960⁴⁴. Il tram non cadde in proscrizione in maniera definitiva ma, in caso di mantenimento, sotto una veste modernizzata ed in area periferica⁴⁵.

Come era accaduto in precedenza che la riforma della rete tramviaria del 1930 aveva anticipato l'adozione del piano regolatore del 1931, il piano di riorganizzazione dell'ATAC del 1959 precedette il piano regolatore generale (PRG) del 1962. Nella Roma del dopoguerra, coinvolta in un boom di estensione ed urbanizzazione, la necessità di adottare un documento che permettesse di pianificare questo sviluppo era condivisa dall'intero scacchiere politico. L'urgenza riguardava innanzitutto le borgate abusive: agglomerati urbani sviluppati in maniera casuale senza alcuna connessione con

³⁸ *Verbale 76*, 9 luglio 1959, p. 4029.

³⁹ *Verbale 11*, 11 aprile 1961, p. 649-650.

⁴⁰ R. Palleschi, L. Ventura, *I motivi di opposizione al Piano*, in *Vita Sindacale*, 14, 335, 20 ottobre 1959.

⁴¹ *La discussione in Consiglio Comunale sul Piano di riordinamento dell'A.T.A.C.*, in *Vita Sindacale*, 14, 446, 20 novembre 1959.

⁴² *Come si può provvedere per le zone trascurate*, in *L'Unità*, 25 giugno 1961.

⁴³ *Quattro anni di lavoro per Roma, Relazione generale dell'Amministrazione Comunale sul quadriennio 1956-1960*, Roma, 1960.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 103.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 105.

RENOVATIO VECTURIS

il resto della città⁴⁶. Il piano sperava dunque di apportare risposte macroscopiche ai problemi romani, riformando la ripartizione delle abitazioni e delle attività della città. La nuova città fu ripartita in blocchi funzionali che avevano ciascuno una propria logica e una propria trama⁴⁷. Questa organizzazione si articolò attorno alle linee della metropolitana pesante ma anche e soprattutto ad una rete gerarchizzata di infrastrutture stradali. Comunque, la realizzazione del PRG, così laboriosa, non giunse mai a termine, tanto che l'abusi-vismo ebbe la meglio su qualsiasi velleità di pianificazione.

Dalla relegazione alla priorità

Se i Giochi Olimpici e il PRG segnarono il trionfo dell'automobile in tutti i sensi, la realtà del traffico si impose progressivamente nello spirito dei romani, con l'idea che la città fosse divenuta una sua vittima. Da allora, i trasporti collettivi attirarono nuovamente l'attenzione attraverso la novità costituita dalla corsia preferenziale.

Un cambio di sguardo

Apparve presto che le soluzioni sulla circolazione adottate nel 1960 avevano avuto una efficacia limitata. Tale constatazione si rese possibile grazie alla creazione di una commissione per l'indagine sul traffico per conto dell'assessore Antonio Pala nel 1963, proposta dalla sinistra socialista con la quale la DC era stata costretta a condividere il governo municipale a partire dal 1960. Il clima che si era creato attorno al progresso tecnico andò affievolendosi con la diffusione dell'automobile e la crescita del traffico. Questa evoluzione non riguardava solo Roma, come testimonia il Convegno sulla crisi dei trasporti pubblici urbani del 1965⁴⁸. Nell'autunno del 1966, quando la saturazione di auto sembrava aver raggiunto l'apice, si rafforzò l'idea di una «città malata»⁴⁹. Per guarire Roma, la soluzione di Antonio Pala si fondava su quattro punti: priorità ai

⁴⁶ G. Berlinguer, P. Della Seta, *Borgate di Roma*, cit., p. 188-191.

⁴⁷ R. Casseti, *L'evoluzione dell'idea di centro storico nelle politiche della città nell'ultimo secolo*, in R. Casseti, G. Spagnesi (a cura di), *Il centro storico di Roma, Storia e progetto*, Roma, 2004, p. 23.

⁴⁸ E. Cameleone, *Trasporti collettivi e bilancio comunale: un contrasto insanabile*, in *Capitolium*, 41, 2, 1966, p. 106.

⁴⁹ *Verso un nuovo ritmo dell'attività cittadina*, in *Capitolium*, 41, 11, 1966, p. 546.

ARNAUD PASSALACQUA

trasporti pubblici, nuovi parcheggi per il centro, estensione dei semafori coordinati (onda verde) e spostamento degli orari⁵⁰.

I trasporti pubblici occupavano ormai il primo posto, almeno nei discorsi della Giunta. Questa priorità fu una rivendicazione del PCI, dopo aver organizzato il *Convegno nazionale sui trasporti e le vie di comunicazione* tenutosi a Firenze nel novembre del 1965, nel corso del quale fu ribadito che il partito non provava alcuna ostilità di principio verso l'automobile⁵¹. Una posizione sostenuta da studi stranieri, a partire dal rapporto Buchanan a quelli dell'Institut d'aménagement et d'urbanisme della regione parigina.

La corsia preferenziale, una nuova soluzione?

Se la realizzazione della metro e l'applicazione del PRG erano i principali obiettivi, il miglioramento della situazione dei trasporti pubblici di superficie fu ugualmente considerata fondamentale nella misura in cui sembrava poter essere facilmente raggiunta, attraverso una soluzione-chiave : la corsia preferenziale. A menzionare per la prima volta questa idea, in sede di consiglio municipale, fu la discussione del 1959, durante la quale la consigliera di sinistra Aurelia Del Re aveva fatto a titolo personale una proposta in tal senso⁵². Ma fu soltanto con la discussione del piano previsto da Antonio Pala tra la fine del 1966 e l'inizio del 1967 che la discussione sulle corsie preferenziali venne affrontata. Questa mise in opposizione la sinistra comunista e socialista alle forze liberali e l'MSI, che avanzavano il problema di uguaglianza che doveva essere rispettato tra coloro che utilizzavano l'automobile e i passeggeri dei mezzi pubblici. La DC sostenne il piano, affermando che questa soluzione non poteva essere che provvisoria, attendendo la realizzazione dell'*asse attrezzato*⁵³ previsto dal PRG per rendere fluida la circolazione romana⁵⁴.

Le tre prime corsie furono inaugurate nell'agosto del 1968. Come accaduto a Parigi, dove operazioni simili erano state sperimentate dal 1964, queste si rivelarono efficaci dal punto di vista della crescita commerciale, che progredì rapidamente dal 10 al 15% e

⁵⁰ *Il dibattito sul traffico*, in *Capitolium*, 42, 3, 1967, p. 11.

⁵¹ *Documento e proposte del P.C.I. sul traffico a Roma*, 1966 (ACGIL, Sezione Trasporti 5/29).

⁵² *Verbale 89*, 17 novembre 1959, p. 4426-4437.

⁵³ L'*asse attrezzato* prevedeva lo sviluppo ad Est della città lungo il grande asse Nord-Sud capace di accogliere le attività metropolitane e dotato di una rete viaria di grande capacità e in grado di proteggere il centro storico.

⁵⁴ *Verbale 19*, 7 marzo 1967, p. 2501-2508.

RENOVATIO VECTURIS

della frequentazione, che riprese un ritmo crescente⁵⁵. Da allora, si crearono nuove corsie preferenziali nella città, anche se una certa confusione permaneva tra gli *itinerari preferenziali semaforizzati* destinati alle automobili e gli *itinerari preferenziali* destinati agli autobus⁵⁶. La maggior parte delle grandi assi romane (Tiburtina, Nomentana, Prenestina ecc.) furono equipaggiate di corsie preferenziali dagli anni '70. Lo smantellamento dei marciatram che avrebbero offerto spazi facilmente rimpiazzabili dalle corsie riservate, fu motivo di rimpianto da parte di Luigi Pallottini, consigliere socialista dal 1967⁵⁷. Sembra però che Pallottini rimanesse relativamente isolato nel suo atto di denuncia contro le divagazioni della decisione pubblica. Queste misure si accompagnavano alla crescita della rete dell'ATAC, come tentativo di risposta alla rapida crescita della periferia romana.

Questo ciclo che vide l'emergere dell'idea di precedenza, venne attenuandosi paradossalmente con la scomparsa – l'unica nella storia di Roma – dei filobus, motivata dalla difficile coabitazione con il flusso automobilistico. L'ultimo veicolo circolò sulla linea 67 il 2 luglio 1972, prima di essere sostituito da un autobus⁵⁸. Comunque, con la sua scomparsa, si tornò a parlare di un suo reimpiego.

L'era dei ritorni

La fine del XX secolo fu effettivamente l'epoca dei ripensamenti, annunciati, testati o attesi. Così il quotidiano *Il Tempo* annunciò, nel 1981, che «presto si tornerà a filobus integrati da accumulatori, idonei per una marcia autonoma almeno per brevi tragitti»⁵⁹.

Controversia sulla linea 30

La vecchia idea che prevedeva l'apertura di una nuova linea circolare fu promossa dall'ATAC ma suscitò un vivo dibattito implicante aspetti sociali, politici e culturali. La sfida era costituita dall'i-

⁵⁵ *Verbale 11*, 4 marzo 1969, p. 2885-2894.

⁵⁶ *Verbale 34*, 17 aprile 1970, p. 7267-7278.

⁵⁷ *Verbale 12*, 14 febbraio 1967, p. 2051-2065.

⁵⁸ G. Pagnotta, *Roma in movimento nelle fotografie dell'archivio ATAC 1900-1970*, Roma, 2002, p. 37.

⁵⁹ G. Castelli, *Filobus batte autobus nel traffico del 2000?*, in *Il Tempo*, 28 maggio 1981.

ARNAUD PASSALACQUA



Fig. 1 – Fermate di autobus e installazioni della tramvia sul Viale Regina Elena (foto dell'autore, marzo 2008).

stallazione di un tram a viale Parioli, una delle vie più prestigiose della città. Una opposizione borghese e ambientalista – in ragione del possibile sradicamento di alcuni alberi a causa del tram – si oppose all'itinerario proposto, contribuendo paradossalmente a dare a questa tramvia una nuova visibilità nello spazio pubblico. Gli attori scelsero le rispettive posizioni e la Giunta prese le parti dell'ATAAC. Sulle colonne della rivista *Capitolium* furono pubblicati articoli a favore di tale progetto : «nelle maggiori città della Germania, della Svizzera, del Belgio, dell'Olanda, dell'Austria, dei Paesi Scandinavi, ecc., le tramvie non soltanto vengono mantenute, ma ammodernate e potenziate»⁶⁰.

Pertanto, l'appoggio sui cui poggiavano anche gli interessi del quartiere fu sufficientemente vigoroso da ispirare al ministro socialista dei trasporti, Luigi Mariotti, un testo indirizzato a tutti i

⁶⁰ Validità della linea «30», in *Capitolium*, 44, 1-2, 1969, p. 25.

RENOVATIO VECTURIS

comuni e in particolare a Roma. Si stabiliva, nel gennaio 1969, «di non concedere per il futuro concessioni per nuove linee tramviarie, dal momento che anche le linee esistenti andranno in breve tempo smantellate»⁶¹. Questo tentativo di controllo testimonia dell'ambiguità nella quale si trovava il paese, diviso tra smantellamento e rinnovamento delle tramvie.

La linea 30 fu finalmente aperta il 3 marzo del 1975, evitando il passaggio in viale Parioli, e simboleggia il ritorno, se non del tram, almeno delle rotaie di tram. Il tram, nella sua accezione moderna, mezzo di grande capienza, ecologico e beneficiante di una propria viabilità e del diritto di precedenza ai semafori, poteva incarnare la fierezza romana rispetto alle volontà dello Stato. Si faceva portavoce ugualmente di un discorso di difesa dell'ambiente, e aveva cristallizzato una opposizione tra una dottrina marxista che gli era favorevole ed una opposizione liberale. Il progetto della linea 30 incarna anche l'evoluzione di questo mezzo. Questa prima riapparizione del tram a Roma è singolare nel contesto europeo per la sua precocità. Altre reintegrazioni furono quindi progettate, quelle della linea 225, nel 1990, e della linea 8, nel 1998, mentre quelle esistenti beneficiarono di diversi prolungamenti e miglioramenti a partire degli anni '70.

Quale ripensamento per il tram romano?

I tram 30, 225 e 8 differiscono sensibilmente per la loro concezione. Se il primo riprende le forme dei vecchi tram romani, il secondo si distacca totalmente dalla circolazione automobilistica lungo la via Flaminia, esaltando la logica separatista, mentre l'ultimo risulta essere una versione romana di ciò che è divenuto lo standard europeo alla fine del XX secolo. Così appariva progressivamente la preoccupazione per la creazione di un nuovo tipo di spazio pubblico, in contrasto con quello dell'architettura moderna e funzionale, rappresentata principalmente dalle infrastrutture specificatamente automobilistiche. Il tram, pur essendo soltanto un oggetto meccanico, diviene il fulcro di questa evoluzione⁶². Il suo successo si fonda sul fatto di detenere i due ruoli nel gioco del «bastone e della carota»⁶³, che caratterizza la politica sulla mobilità perseguita dalle

⁶¹ V. Formigari, P. Muscolino, *Tram e filobus a Roma*, cit., p. 129.

⁶² Vedi, per esempio, A. Magnaghi, *Modelli urbanistici per la città senz'auto*, in A. Budoni (a cura di), *Tutti in tram*, cit., p. 3-8.

⁶³ B. Cori (a cura di), *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano*, Bologna, 1997, p. 147-202.

ARNAUD PASSALACQUA

municipalità europee : migliora l'offerta del trasporto pubblico riducendo lo spazio riservato alle automobili.

Resta il fatto che ancora una volta «il ritorno del tram»⁶⁴, promesso dalla città di Roma con l'inaugurazione della linea 8, sembra non aver avuto seguito, poiché nessuna altra linea è stata aperta da allora. Ancora una volta, il ciclo resta allo stato embrionale, quando non sia abortito del tutto.

Delle costanti «romane» all'origine dei cicli e del loro fallimento?

I trasporti collettivi romani di superficie hanno conosciuto cicli successivi, iniziati ma raramente completati, anche se la memoria non ne serba che le grandi tendenze dominanti. Questa costruzione particolare di una storia della mobilità romana si spiega con tre caratteri specificatamente romani.

La tentazione della metropolitana

Questa è innanzitutto caratterizzata dall'attrazione ricorrente esercitata dalla metropolitana. Quali ne siano le appartenenze politiche, la metro risulta una via di salvezza per far uscire la città dagli schemi nei quali sembra essersi impantanata sin dagli anni '50⁶⁵. Così, nel 1954, *Capitolium* stimava che solo la metropolitana sarebbe stata capace di «sfollare la città dall'ingombro eccessivo degli autobus e dei filobus»⁶⁶. I comunisti si appellavano ugualmente a questa soluzione durante la discussione del piano dell'ATAC del 1959⁶⁷. I difensori della metro erano poco inclini a consentire investimenti a favore della circolazione di superficie⁶⁸. Il favore incontrato dalla metropolitana favoriva anche l'idea di uno smantellamento dei tram, poiché le linee ferrate erano destinate a circolare sotto terra⁶⁹. I limiti incontrati dai piani di miglioramento dei trasporti di superficie furono spiegati dal fatto che solo la metro poteva rappresentare una soluzione efficace⁷⁰. La realizzazione delle

⁶⁴ *Il ritorno del tram, Attraverso Roma, Programmi e strategie per la mobilità*, Roma, Comune di Roma, 1997.

⁶⁵ *Proposte e suggerimenti per un migliore servizio*, in *La nostra voce*, 2, 30, 15 aprile 1956.

⁶⁶ N. Ciampi, *Per la metropolitana*, in *Capitolium*, 29, 2, 1954, p. 33.

⁶⁷ *Verbale 84*, 22 ottobre 1959, p. 4306-4320.

⁶⁸ *Verbale 74*, 3 luglio 1959, p. 3987-4002 e *Verbale 84*, 22 ottobre 1959, p. 4306-4320.

⁶⁹ *Verbale 85*, 3 novembre 1959, p. 4335-4345.

⁷⁰ *Verbale 11*, 25 febbraio 1960, p. 386-387.

RENOVATIO VECTURIS

prime corsie riservate fece sorgere nel discorso del consigliere comunista Giulio Bencini, nel luglio del 1972, l'idea di una metropolitana di superficie⁷¹.

La metropolitana fu al tempo stesso percepita come una delle presenze necessarie per lo statuto di una metropoli, ciò che una automobile schiava della congestione provocata dalla sua stessa diffusione, non permetteva più⁷². La soluzione doveva, necessariamente, passare per la via ferrata. Le origini della *cura del ferro* degli anni '90 sono d'altronde già leggibili nel pensiero dell'assessore Antonio Pala che auspicava nel 1986 al «potenziamento delle infrastrutture su ferro»⁷³, infrastrutture intese nel senso di metropolitane e treni urbani e non linee tranviarie.

La metropolitana diventa dunque un polo d'attrazione nel pensiero degli imprenditori edili romani, che determina il futuro dei trasporti di superficie. Ciò si combina con un altro tratto della loro storia : il loro legame originale al carattere provvisorio delle disposizioni prese in materia di mobilità.

Il provvisorio iscritto nella durata

L'istituzionalizzazione del *provvisorio*, che diventa così definitivo, è un fenomeno ripetitivo nel contesto romano, la cui influenza sulla configurazione della città è significativa. Così, l'origine delle trasformazioni è nella maggior parte dei casi dovuta a lavori sulla viabilità, particolarmente in vista di un miglioramento della circolazione automobilistica. Disposizioni provvisorie debbono essere prese, onde assicurare la continuità del servizio durante il periodo di lavori : ciò che implica la sostituzione di un modo flessibile ad uno che lo è meno⁷⁴. In maniera molto regolare, queste differenti modificazioni non danno luogo a un ritorno alla situazione iniziale.

Il consigliere social-democratico Carlo Farina aveva ben compreso questo meccanismo, quando richiamava nel 1959 il fatto che i lavori sulla viabilità fossero eseguiti il più rapidamente possibile, onde sventare ogni tentazione di istituzionalizzare le disposi-

⁷¹ *Verbale 37*, 14 luglio 1972, p. 7402-7403.

⁷² B. Palma, *Il tronco in costruzione della metropolitana*, in *Capitolium*, 39, 3, 1964, p. 129-130.

⁷³ 3^a Conferenza sui problemi urbanistici. *Innovazione del piano e progetti per Roma capitale, Relazione di Antonio Pala*, Comune di Roma, 11-13 dicembre 1986, p. 27.

⁷⁴ *Verbale 49*, 28-30 luglio 1954, p. 4097-4098, *Verbale 48*, 4-6 ottobre 1955, p. 34447-3445 e *Verbale 20*, 4 aprile 1956, p. 1649.

zioni provvisorie⁷⁵. Farina non fu ascoltato e, nel luglio del 1960, la Giunta decise la sostituzione a titolo definitivo degli autobus con i tram sulle importanti linee circolari CS e CD, già sfruttate dagli autobus durante i lavori di costruzione dei sottopassaggi per le automobili⁷⁶.

Nel momento in cui si faceva strada l'idea di una sostituzione dei tram, là dove ciò doveva rappresentare una soluzione provvisoria legata a lavori sulla viabilità, quest'idea finiva per diventare parte integrante del piano di lavori, fino al sovrapporsi di due temi in realtà disgiunti: la circolazione automobilistica e la rete dei trasporti di superficie. Il punto più perseguito della logica romana fu raggiunto quando i tram, impediti di circolare su una linea a causa di lavori in corso, furono spostati ad un'altra linea, temporaneamente, per rinforzare il servizio. La tentazione di mantenere la situazione così come era all'inizio dei lavori era tale che il ritorno alla normalità costituisse l'eccezione.

Il difficile dialogo tra centro e periferia

Infine, i dibattiti sulle forme romane della mobilità sono caratterizzati da una tensione continua che esiste tra il centro e le sue periferie, senza che quest'ultime siano state ben delineate. Più che nel centro, dove il tessuto urbano era già costituito, i tram avevano svolto un ruolo importante nello sviluppo urbano dell'agro romano dalla fine del XIX sino agli inizi del XX secolo⁷⁷. È senza dubbio una delle cause maggiori della fortuna dei tram nelle periferie rispetto al centro storico.

Il filobus, d'altra parte, fu vittima della realizzazione del *quadrilatero di scorrimento* nel 1954. Nel febbraio di quell'anno, la zona centrale era giudicata dalla Giunta «appesantita dai filobus»⁷⁸. I filobus furono dunque progressivamente trasformati in autobus. Nel 1956, la giustificazione dell'intervento sulla linea 52 era chiara: «la sempre crescente congestione veicolare nella zona del centro rende necessario proseguire la trasformazione in autobus delle linee filoviarie ivi transitanti»⁷⁹. L'antica questione delle relazioni tra centro e

⁷⁵ *Verbale 74*, 3 luglio 1959, p. 3987-4002.

⁷⁶ *Verbale 47*, 14 luglio 1960, p. 2799-2802.

⁷⁷ Vedi G. Ascarelli, *Ferrovie e tramvie nello sviluppo dei trasporti urbani ed interurbani*, in *Architettura e urbanistica, Uso e trasformazione della città storica*, Venezia, 1984, p. 135-137 e A. Delpirou, *La Fin de la ville loin du fer?*, cit.

⁷⁸ *Verbale 14*, 26 febbraio 1954, p. 1313-1315.

⁷⁹ *Verbale 27*, 30 luglio-1 agosto 1956, p. 2672-2674.

RENOVATIO VECTURIS

periferia fu così rinnovata da una presenza dell'automobile che va intensificandosi.

La circolazione nel centro non poteva effettivamente essere presa in considerazione senza affrontare la questione dei movimenti causati dal pendolarismo. A partire degli anni '60, gli organi della sinistra comunista – *L'Unità*, la CGIL, la CDL... – avanzarono cifre impressionanti anche se la base quantitativa utilizzata non è verificabile⁸⁰.

Queste tensioni tra centro storico e periferia evolsero all'alba degli anni '70 con un cambiamento di prospettiva nelle questioni relative alla mobilità. Nell'aprile del 1973, la stampa annunciò che il Comune era allo studio di un nuovo progetto : «chiudere [la zona centrale] al traffico privato»⁸¹. Questo progetto si basava su una serie di soluzioni in cui figuravano principalmente la creazione di corsie riservate e di parcheggi. Il timore era comunque legato al fatto che il centro avrebbe potuto svuotarsi dei suoi abitanti e delle sue attività. Effetto della congestione? Rischio di perdita d'importanza del centro o possibilità che la congestione si sarebbe risolta da sola? Le origine dell'attuale ZTL sono dunque antiche. Si può intendere ciò come l'inizio di un nuovo ciclo, di cui i pedoni ne sono i beneficiari?

Conclusione

La storia dei trasporti romani è stata contraddistinta da periodi ciclici ognuno dei quali mai giunto veramente a conclusione; piuttosto si è trattato di fasi che si sono sovrapposte l'una all'altra. Quale che sia l'adozione di nuovi sistemi, mai portati a termine o lo smantellamento di vecchi, la mobilità romana si caratterizza per i suoi variegati aspetti dalla complessa lettura. Ciò per differenti ragioni : principalmente l'espansione demografica e l'estensione spaziale di una città molto antica divenuta una giovane capitale; ugualmente l'ingerenza di altri sistemi, come la metropolitana e l'automobile. I ritardi di un governo urbano che sembra incapace o poco desideroso di tenere una linea chiara e costante in termini di mobilità collettiva sono ugualmente una delle origini del panorama romano.

Comunque, malgrado l'elevato tasso di utilizzo dell'automobile, non bisogna necessariamente concepire questa situazione in una ottica negativa. Mantenendo le diverse tipologie di trasporti, Roma ha saputo ugualmente conservare una diversità di soluzioni, fatta

⁸⁰ *Gli emigranti pendolari*, in *L'Unità*, 19 marzo 1961.

⁸¹ E. Malgeri, *Nella trappola del Centro*, in *Il Messaggero*, 2 aprile 1973.

ARNAUD PASSALACQUA

anche di recuperi, come ne testimonia il riciclaggio delle tramvie, attuatosi precocemente nella capitale. Alla stessa maniera, i limiti del contesto romano – patrimonio, alimentazione energetica... – hanno spinto imprenditori edili ed esperti ad una inventiva specifica, come testimonia lo spiegamento massiccio dei filobus a metà del XX secolo. Lungi dall'essere una città affidata alle automobili, Roma presenta dunque una fisionomia complessa e variegata, che potrebbe addirittura essere fonte di una certa efficacia operativa.

Arnaud PASSALACQUA

Université Paris Diderot, Laboratoire ICT