

A cura di Claudio Cerreti e Alice Salimbeni

L'OMBRA DELLA CAPITALE

L'impatto del trasferimento della capitale sulla geografia di Roma e d'Italia,
150 anni dopo



© Società Geografica Italiana
Roma, 2022

Collana *Geografia a libero accesso*
a cura di Claudio Cerreti



Licenza Creative Commons:

Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

Volumi precedentemente pubblicati

1. Elena dell'Agnese e Massimiliano Tabusi (a cura di), *La musica come geografia: suoni, luoghi, territori*.
2. Margherita Ciervo, *Il disseccamento degli ulivi in Puglia. Evidenze, contraddizioni, anomalie, scenari. Un punto di vista geografico*.
3. Gianluca Casagrande, *The Polarquest2018 Arctic expedition. A geographical report*.
4. Sara Carallo, Rebekka Dossche, Federica Epifani, Nadia Matarazzo e Ginevra Pierucci, *Geo-pratiche per la cura dei territori. Strumenti di mitigazione, prevenzione e gestione per comunità resilienti*.

In copertina, la prima stazione romana: Porta Maggiore nel 1856.
Fonte: www.bassavelocita.it

ISBN 978-88-85445-08-6

L'OMBRA DELLA CAPITALE

L'impatto del trasferimento della capitale sulla geografia di Roma e d'Italia,
150 anni dopo

A cura di Claudio Cerreti e Alice Salimbeni

Collana *Geografia a libero accesso*
della Società Geografica Italiana

INDICE

<i>Città, capitale e territorio</i> Claudio Cerreti	9
<i>Roma Capitale.</i> <i>Narrazioni mitologiche e culture politiche tra XIX e XX secolo</i> Paolo Carusi	21
<i>La costruzione dell'immagine di Roma come città moderna e mondana e l'immigrazione qualificata dal Mezzogiorno all'indomani del 20 settembre 1870</i> Sandro Rinauro	35
<i>Roma e dintorni. Quali trasformazioni dopo il 1870 per il territorio circostante la neo-Capitale?</i> Lidia Piccioni	65
<i>L'evoluzione infrastrutturale di Roma Capitale.</i> <i>Il caso delle ferrovie</i> Paolo Sellari	81

Il campo trincerato di Roma.
L'anacronistico anello difensivo della Capitale d'Italia
Danilo Testa 123

Maledetta fortuna.
Le conseguenze economiche e spaziali
dello status di Capitale
Filippo Celata, Silvia Lucciarini, Rossana Galdini,
Andrea Simone 151

Paolo Sellari

L'evoluzione infrastrutturale di Roma Capitale.
Il caso delle ferrovie

Lo sviluppo ferroviario nel periodo preunitario

Lo sviluppo ferroviario è uno dei processi che maggiormente ha caratterizzato l'unificazione del Regno d'Italia, con un impatto significativo dal punto di vista economico, politico e sociale. In epoca preunitaria, il *patchwork* disegnato dai vari tronchi di cui le diverse entità statuali della penisola si erano dotate, grazie soprattutto all'intervento di capitali stranieri, denotava una frammentazione che di fatto rendeva impossibile l'idea di una rete nazionale. La suddivisione in sette Stati preunitari e l'orografia della penisola avevano costituito i principali ostacoli alla costruzione di un'adeguata e razionale rete ferroviaria al pari dei grandi Paesi europei.

Pur non essendo obiettivo di questo lavoro ripercorrere la storia ferroviaria italiana, ci sembra utile rimarcare alcuni passaggi storici fondamentali per la comprensione del ruolo che Roma, prima e dopo il 1870, ebbe nel contesto ferroviario nazionale. Il Piemonte può considerarsi capofila dell'idea di Rete ferroviaria nazionale grazie agli interventi dei suoi maggiori esponenti politici e della cultura, come Cavour, Cesare Balbo, il Conte Pettiti. Cavour, nel suo celebre articolo *Des chemins de fer en Italie*, apparso sulla «Revue Nouvelle» il 1° maggio 1846, propose per primo l'idea che indicava intorno a due assi, uno trasversale-Padano, l'altro longitudinale-peninsulare, le linee di sviluppo ferroviario della futura Italia unificata.

Se dal Piemonte giunsero le linee «teoriche», dal Regno di Napoli giunse la prima realizzazione concreta: fu la Napoli-Portici, il 3 ottobre 1839 a veder transitare sul suolo italico la prima locomotiva, progettata da Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie, su un tratto di ferrovia di 7,2 km a doppio binario che avrebbe, in seguito, collegato la capitale del Regno a Salerno. Il successo dell'opera convinse Re Ferdinando II a investire nella realizzazione della linea verso nord che metteva in comunicazione Napoli con la Reggia borbonica di Caserta: linea poi prolungata nel 1844 per ragioni militari fino a Capua, importante piazzaforte difensiva. Se



Rete ferroviaria italiana il giorno dell'Unità d'Italia (17 marzo 1861)

Rete ferroviaria del Regno d'Italia nel 1870

Figura 1. La rete ferroviaria italiana prima e dopo l'Unità. Fonte: wikipedia.it., voce: Storia delle ferrovie d'Italia

Anno	Regno Unito	Francia	Germania	Italia	Spagna	Belgio
1830	157	31	-	-	-	-
1840	2.390	410	469	20	-	334
1850	9.797	2.915	5.856	620	28	854
1860	14.603	9.167	11.089	2.404	1.887	1.729
1870	21.558	15.544	18.876	6.429	5.454	2.897
1880	25.060	23.089	33.838	9.290	7.491	4.112
1890	27.827	33.280	42.869	13.629	10.163	4.526
1900	30.079	38.109	51.678	16.429	13.205	4.562

Tabella 8. Evoluzione dello sviluppo ferroviario italiano nel XIX secolo. Fonte: Maggi, 2003.

è vero che la Napoli-Portici, dirigendosi verso Salerno, aveva indicato uno sviluppo delle strade ferrate verso meridione, con la realizzazione della Napoli-Caserta-Capua si delineava una direttrice che raggiungeva i confini settentrionali del Regno imprimendo uno sviluppo nord-sud che non sarà privo di conseguenze per la successiva storia delle ferrovie italiane centro meridionali; La seconda tratta ferroviaria a essere inaugurata in Italia fu la Milano-Monza nel 1840. Ma il problema del Lombardo-Veneto riguardava la ferrovia Milano-Venezia, che tra le difficoltà legate ai conflitti bellici risorgimentali, vide il completamento nel 1874, dopo essere stata iniziata addirittura 33 anni prima.

La rete piemontese fu quella che, in epoca preunitaria, registrò il maggior sviluppo giungendo alla lunghezza di 850 km, grazie anche alla maggior capacità attrattiva di capitali stranieri e al positivo ciclo espansivo dell'economia, durato dal 1846 al 1873. In Toscana la Pisa-Livorno venne aperta nel 1844, mentre l'intera tratta tra Firenze e Livorno nel 1848. I tre casi appena citati rappresentano i tre soggetti politici ad aver il maggior numero di chilometri di ferrovie al momento dell'Unità del 1861. Piemonte 850, Lombardo-Veneto 607, Granducato di Toscana 323. Nettamente distaccati lo Stato Pontificio (132), Il Regno delle Due Sicilie (128), il Ducato di Parma (99), il Ducato di Modena (50).

Osservando la carta ferroviaria del 1861 (fig. 1) il limite «politico» all'integrazione è del tutto evidente: le ferrovie lombarde erano allacciate con quelle piemontesi soltanto al ponte del Ticino nei pressi di Magenta, ma non vi erano contatti con l'Emilia. Da Torino si arrivava a Venezia e a Bologna, ma non a Firenze. Quest'ultima era collegata con Pisa, ma non con Roma o Bologna, mentre Roma sarà collegata a Napoli solo nel 1862. Il Sud, in generale, era fortemente penalizzato da un'insufficiente infrastrutturazione ferroviaria, che sarà una costante per tutta la storia del meridione: l'Italia ferroviaria del 1861 finiva di fatto a Napoli⁴⁷.

⁴⁷ Parimenti può dirsi, oggi, nel caso dell'Alta velocità. Un destino bizzarro: parafrasando Carlo Levi, sembrerebbe proprio che il treno si sia fermato a Napoli, nonostante proprio da lì, sia partita la storia ferroviaria italiana.

Le ferrovie dopo l'Unità

L'Italia ereditò dal passato preunitario oltre venti compagnie sparse in tutta la penisola che necessitarono di un riordino culminato nella «Legge dei grandi gruppi» del 1865 in cui l'esercizio ferroviario fu affidato a cinque Società: Società ferroviaria dell'Alta Italia; Società delle Strade ferrate Romane; Società Italiana delle Strade ferrate Meridionali; Società Vittorio Emanuele; Compagnia Reale delle ferrovie Sarde. La crisi economica di metà anni Sessanta, la svalutazione della lira, il rialzo del costo delle materie prime e del carbone in particolare, produssero una grave crisi che contribuì alla caduta della Destra storica nel 1866 proprio sulla proposta di legge per la nazionalizzazione delle ferrovie. La Sinistra cambiò orientamento proponendo, con la «Legge sulle convenzioni» del 1885, un radicale mutamento della situazione ferroviaria. Il Paese fu diviso in grandi aree con l'intento di sviluppare i traffici nord-sud mediante la Rete Mediterranea nel lato tirrenico, la Rete Adriatica nella fascia orientale e la Società per le ferrovie siciliane. I lavori ferroviari ebbero in quel periodo l'obiettivo di completare la rete primaria fra nord e sud e fra est e ovest attraverso l'Appennino. Secondario fu l'impegno per le ferrovie complementari, destinate a servire itinerari e territori rimasti fuori dalle grandi linee (tab. 8). La ferrovia garantiva per la prima volta una rete di trasporto diffusa a livello nazionale, risultando determinante per la percezione stessa dell'unità e per la conoscenza del territorio. Il treno, inoltre, portava i militari da un capo all'altro del paese, e avviò agli spostamenti i ceti popolari, cui appartenevano in gran parte i soldati.

Lo sviluppo delle ferrovie, e la diffusione del loro servizio su scala peninsulare, favorì processi che furono poi fondamentali nella costruzione del sentimento nazionale. Esse rappresentarono la prima forma di organizzazione legata a orari definiti piuttosto che al ciclo solare; favori-

rono, inoltre, lo sviluppo di legami tra colleghi di lavoro piuttosto che tra concittadini; i ferrovieri, infine, furono tra i primi dipendenti civili a vestire l'uniforme e ad essere considerati una sorta di corpo «paramilitare» gerarchizzato e rimasto tale per decenni⁴⁸. Il fatto che l'esercizio delle ferrovie fosse affidato a società private orientate al massimo profitto determinò l'abbandono delle aree dove il servizio era non profittevole, con conseguenti fenomeni di approfondimento dei divari territoriali.

Per il collegamento tra Nord e Sud del paese si decise di privilegiare la direttrice adriatica per due motivi: il primo, tra il 1861 e il 1870, legato alla necessità di «saltare» Roma ancora sotto il dominio papale; il secondo, per un'esigenza di ordine internazionale: in vista dell'apertura del Canale di Suez, che avverrà nel 1869, il porto di Brindisi poteva rivestire un ruolo strategico per posizione geografica, rispetto a quello di Marsiglia, nel percorso della celebre «valigia delle Indie». Era la prima volta che un porto dell'Italia meridionale acquisiva importanza internazionale entrando a far parte di un progetto «globale», un secolo e mezzo prima la proposta di «Via della seta marittima» della Cina contemporanea⁴⁹. Aver privilegiato all'epoca la direttrice adriatica ha senza

48 Anche l'orario nazionale unificato fu una grande novità, poiché le varie città si basavano sul mezzogiorno solare, variabile con la longitudine: il che significava che a Bari ci fosse un orario notevolmente differente rispetto a Torino. Fino al 1862 gli orologi delle ferrovie piemontesi e lombarde erano regolati sull'orario della capitale Torino, quelli delle linee venete sull'orario di Verona, in ritardo rispetto a Torino di tredici minuti; quelli delle ferrovie toscane sull'orario di Firenze, in ritardo di quindici minuti rispetto a Torino. L'art. 44 del decreto dell'ottobre del 1862, con cui si approvava il Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie, imponeva l'uso dell'orologio sia nelle stazioni sia per tutti i ferrovieri. Nel settembre del 1866, in vista dell'annessione del Veneto, venne emanato il decreto sul «tempo medio», che impose la regolazione di tutti gli orologi in uso nelle comunicazioni della penisola, sul tempo di Roma, mentre nelle isole di Sicilia e Sardegna si assumevano come riferimento i due meridiani rispettivamente di Palermo e di Cagliari.

49 Con l'apertura della galleria del Moncenisio-Fréjus, la compagnia inglese Peninsular & Oriental, che gestiva il servizio della Valigia delle Indie – in assoluto il maggiore traffico mondiale verso le colonie – iniziò a far passare i treni per la penisola, in cambio però di una sovvenzione da parte del governo italiano di 500.000 lire annue. Tale itinerario era in grado di collegare Londra a Brindisi risparmiando circa dieci ore rispetto alla via di Marsiglia.

dubbio penalizzato, nella fase maggiormente espansiva dello sviluppo ferroviario, quella tirrenica e dunque il nodo di Roma. Quest'ultima fino al 1870, ma anche per molti anni dopo, soffrirà di questa sorta di marginalizzazione nei traffici ferroviari nazionali.

Scandali politici e tentativi falliti di ristrutturazione del sistema portarono alla nazionalizzazione delle Ferrovie nel 1905, che permise di completare la realizzazione di una rete nazionale uniforme e coesa capace di proiettare l'intero sistema ferroviario verso un futuro tecnologico di riferimento per tutto il continente europeo. La massiccia elettrificazione degli anni Venti e Trenta, oltre che soddisfare l'esigenza di autarchia energetica imposta dal regime fascista (si riduceva la dipendenza dalle importazioni di carbone), permise la realizzazione di alcuni record di velocità sulle nuove linee «drettissime» tra Roma e Napoli e tra Bologna e Firenze, che consentirono di ridurre i tempi di viaggio tra Milano e Roma dalle 12 ore del 1914 alle appena sei del 1939, ma soprattutto consentì alla capitale di assumere un ruolo più centrale nelle comunicazioni ferroviarie nazionali, anche se, parallelamente, si ampliava il divario tecnico-infrastrutturale con il Meridione⁵⁰.

12. Ferrovie e capitali del Regno

Il processo di unificazione aveva evidenziato una serie di caratteristiche e di condizionamenti territoriali che evidenziavano una struttura urbana imperniata ancora su quella del XVI secolo e un sistema di comunicazioni composto da una rete stradale di base che era ancora di origine romana e, come visto, da tratti scollegati di ferrovie interne ai diversi Stati preunitari.

⁵⁰ Nel 1930, nota Viesti, la dotazione di ferrovie a scartamento ordinario ed elettrificate, in termini di chilometri per superficie, era al Sud solo il 14% della media nazionale (Viesti, 2021).

Il passaggio della capitale da Torino a Firenze e poi da Firenze a Roma, mise in movimento un complesso meccanismo organizzativo e una rilevante massa monetaria che venne investita nell'adeguamento al nuovo ruolo delle città e che funse da acceleratore dei rispettivi processi di trasformazione nel rapporto con le ferrovie.

La città di Torino aveva assistito a una continua espansione a partire dal XVI secolo sotto il regno di Carlo Emanuele. Nella prima metà dell'Ottocento la città si sviluppò principalmente verso sud a causa dei vincoli territoriali esistenti nelle altre direzioni: a est il fiume Po e la collina, a nord la presenza di un nucleo manifatturiero a Borgo Dora, a ovest i bastioni della cittadella militare. Tali vincoli verranno superati nel periodo dell'occupazione napoleonica in quanto lo sviluppo urbano della città previsto dai francesi si indirizzava proprio verso ovest. Fu così che nel 1854 si assunse la decisione di posizionare proprio nell'area occidentale, a Porta Susa, la stazione della linea per Novara successivamente estesa fino a Milano. Nella zona meridionale fu invece attestata la stazione di Porta Nuova, capolinea del collegamento per Genova. Queste due stazioni diventeranno due tra i maggiori principi organizzativi dello sviluppo urbano torinese.

Dopo gli splendori della prima metà del Cinquecento Firenze non era cresciuta di molto al punto che l'area urbanizzata era inferiore ai 506 ettari che costituivano lo spazio chiuso dall'antica cinta muraria. Lo sviluppo ferroviario fornì un impulso notevole all'adeguamento della struttura urbana della città. Ad esempio, la linea ferroviaria Firenze – Pisa – Livorno e la relativa stazione di testa, a Porta di Prato, stimolarono fenomeni di urbanizzazione al di fuori delle mura. Internamente alle mura, di fronte Santa Maria Novella, venne invece realizzata la seconda stazione di Firenze, a capo della linea per Pistoia. La nuova opera diede il via a una serie di adeguamenti stradali e di riqualificazioni urbanistiche che portarono anche all'abbattimento delle antiche mura per rispondere alla crisi di alloggi derivante dal forte aumento di residenti.

L'espansione di Firenze si interruppe ben presto, nel 1871, con il trasferimento della capitale a Roma. Quando i bersaglieri entrarono a Porta Pia «la città non era che un groviglio di vie strette e tortuose salvo il Tridente di Piazza del Popolo e il tracciato sistino di collegamento delle basiliche, nato da un concetto prevalentemente religioso» (Piacentini, 1952, p.10). La città era dotata della stazione ferroviaria di Termini (che aveva sostituito le precedenti stazioni di Porta Maggiore e di Porta Portese), unico raccoglitore ferroviario delle poche linee esistenti nello Stato Pontificio, ossia quelle verso Frascati, Civitavecchia, Ceprano e Ancona. Una delle prime azioni dell'amministrazione della città fu la costituzione di una commissione di architetti e ingegneri allo scopo di mettere a punto un piano di razionalizzazione della città esistente e di sviluppo di nuovi quartieri. Le scelte strategiche erano precise: la città doveva avere funzioni amministrative, culturali e religiose, non doveva essere incoraggiato lo sviluppo industriale per evitare che si formasse, nella città capitale, un ceto operaio di difficile gestione.

Lo Stato Pontificio al centro delle strategie.

Quando nel 1844 prese avvio il dibattito intorno alle ferrovie, lo Stato Pontificio si trovava sotto il controllo di un clero antimodernista che si opponeva a qualsiasi forma di laicizzazione del potere. Scarsa eco ricevevano le novità politiche, economiche, tecnologiche e, in generale, le istanze provenienti dai movimenti di opinione del resto d'Europa. La ferrovia, il prodotto più moderno della tecnologia europea, assumeva il carattere iconico del progresso interprete delle aspirazioni al cambiamento. Il pontefice Gregorio XVI si dimostrò sostanzialmente ostile verso forme di modernizzazione, e, quindi anche nei confronti delle richieste di ferrovie,

avanzate soprattutto nelle aree a nord dello Stato. Il decennio che precedette l'ondata rivoluzionaria quarantottesca vide, tuttavia, nell'Italia settentrionale la formazione di vaste fette della società civile che richiedevano riforme per favorire l'economia e le attività della borghesia, sull'esempio dell'Inghilterra e della Francia. L'obiettivo era poter commerciare liberamente verso e oltre il Mediterraneo ritrovando la missione dell'Italia legata alle reminiscenze classicistiche che avrebbero alimentato, nei decenni successivi, accenti ben più radicali. La spinta era più forte non tanto a Roma, ma nelle città del centro-nord come Perugia, Ancona, Bologna, dove più forte era la spinta a collegarsi con il resto del paese (Petrucci, 2002).

L'idea giobertiana della Lega degli Stati italiani con a capo il Papa riportò l'attenzione sullo Stato Pontificio dopo gli anni «oscuri» del pontificato gregoriano. La posizione geografica ne esaltava la funzione di cerniera tra Nord e Sud, fondamentale per la crescita economica italiana e quindi tassello fondamentale nel sistema ferroviario. Il volume *Delle strade ferrate in Italia* di Carlo Ilarione Petitti stimolò ulteriori riflessioni, che partivano dall'idea di realizzare un collegamento tra Bologna e Ancona e alcune ramificazioni che avrebbero coinvolto la Toscana, il Lazio e il Mezzogiorno. Ne scaturì un acceso dibattito sui tracciati, del quale non si può dar conto in questa sede per evidenti motivi di spazio, ma che coinvolse il mondo politico e imprenditoriale, soprattutto in Toscana, riguardo al collegamento tra Bologna e Firenze e tra Firenze e Roma.

Come già accennato nel paragrafo 2, la questione della linea adriatica poneva questioni complesse: il Piemonte spingeva per la realizzazione eleggendo Ancona a porto marittimo di riferimento, in quanto avrebbe tolto all'Austria la possibilità di arrivare al Tirreno attraverso un collegamento tra Parma e Pisa. La valigia delle Indie avrebbe, inoltre, valorizzato il Traforo del Moncenisio che era in fase di realizzazione.

Fu nel Congresso delle Scienze svoltosi a Genova nel 1846 che la questione ferroviaria fu posta ufficialmente come urgente per il

progresso dell'Italia. Se ne occupò particolarmente la sezione geografica nella quale Cesare Cantù indicò le linee prioritarie per un sistema ferroviario coerente che riprendeva il concetto cavouriano di T; L'asse peninsulare diventava dunque centrale nelle strategie ferroviarie piemontesi.

La Roma Ferroviaria

Otto anni dopo l'inaugurazione della Napoli -Portici dell'ottobre 1839, e, soprattutto, due anni dopo la morte di Papa Gregorio XVI, il cui pontificato terminò nel 1846 dopo aver mostrato propensioni non certo moderniste (probabilmente condizionate dalle precarie condizioni economiche e finanziarie dello Stato), il pontefice Pio IX diede un deciso impulso alla realizzazione di tracciati ferroviari. Sotto il suo pontificato furono realizzate tre linee: la Pio Latina, tra Roma e Ceprano, la Pio Centrale, tra Roma e Ancona, la Pio Aurelia, da Roma a Civitavecchia. Le tre linee si attestavano a stazioni di partenza differenti: la prima (1856), in un capannone appena fuori Porta Maggiore; la Pio Aurelia nei pressi di Porta Portese (1859) in una piccola struttura, mentre la Pio Centrale si attestò alla già realizzata Stazione centrale delle ferrovie romane, che qualche anno dopo diventerà Termini.

Ma l'esordio ferroviario di Roma non riguardò le tre linee appena citate, bensì una breve tratta che la collegava a Frascati. Fu un esordio non semplice: innanzitutto, esso seguiva una fase politica complessa (il 1849-50). Inoltre, la Roma-Frascati fu da subito criticata come «la ferrovia che non parte da Roma e non arriva a Frascati». La stazione di Porta Maggiore (fig. 2), infatti, era posta al di fuori delle Mura (per

evitare sventramenti) e, parimenti, la stazione di Frascati fu posta in località Campitelli a 3 km dalla città (per evitare la ripida ascesa verso il centro del paese)⁵¹. La linea nasceva, dunque, nello scetticismo generale e giudicata ironicamente dalla stampa piemontese, un'opera «all'insegna della scampagnata» (Petrucci, 2002, p. 5).

La seconda ferrovia dello Stato Pontificio fu la Roma-Civitavecchia, aperta il 16 aprile 1859, lunga 72,6 Km, e dal 1867 connessa con la linea ferroviaria tirrenica fino a Pisa. La stazione di partenza era localizzata un chilometro fuori Porta Portese. Sin dall'inizio la stazione fu definita «provvisoria» e, fino a pochi anni fa, mai precisamente individuata. Opinione diffusa la identificava erroneamente con l'Arsenale pontificio. Lo studio di Glielmi e Londei (2011) ha rilevato che essa era poco più che un capannone a ridosso di Via Portuense in prossimità di una piccola cappella rurale (fig. 3). La stazione fu abbandonata quando, nel 1863, fu realizzato il ponte di ferro (attuale ponte dell'Industria) allo scopo di collegare la ferrovia Roma-Pisa direttamente con Termini. Lo scalo di Porta Portese fu, quindi, utilizzato solo per il traffico di merci per poi essere demolito nel 1886. Al suo posto fu realizzata la prima stazione di Trastevere, inaugurata nel 1889 (posizionata nei pressi dell'attuale Piazza Ippolito Nievo), rimasta attiva fino al 1911 quando venne sostituita dalla nuova e attuale stazione di Trastevere posta sulla linea che collega Termini alla Roma-Pisa. Negli ultimi decenni del secolo XIX l'attivazione delle ferrovie complementari, volute dalla Legge Baccarini del 1879, determinò l'assetto territoriale sud-occiden-

51 Per raggiungere il fabbricato della stazione di Frascati c'erano da affrontare due ripide rampe di scale, che rendevano difficoltoso lo spostamento di merci. Motivo per il quale, la linea non ebbe il successo auspicato, fino a quando furono operative le due stazioni di Termini (1874) e Frascati centro (1884). Negli anni Sessanta, dopo il viaggio di Pio IX lungo la linea avvenuto nel 1859, la linea fu sottoposta a progressive migliorie, per numero di nuove stazioni nuove tratte ferroviarie. Lo spostamento della stazione capolinea a Termini, avvenuta nel 1874, completò la sistemazione a Roma, mentre i lavori per spostare la stazione verso il centro di Frascati furono più laboriosi a causa del dislivello da superare che costrinse a prolungare la linea con una lunga ansa.



Figura 2. La prima stazione romana: Porta Maggiore nel 1856. Fonte: www.bassavelocita.it



Figura 3. La chiesa di Santa Maria del Riposo e il fabbricato della stazione di Porta Portese in una foto del 1908. Fonte: Tomassetti, 1979.

tale della città: la realizzazione della Roma-Capranica-Viterbo nel 1894, che partiva, appunto, dalla stazione di Trastevere, favorì la nascita del quartiere di Monteverde Vecchio e fu a servizio, attraverso la Stazione di San Pietro, dell'attività produttiva delle fornaci di Roma.

Con il progetto della nuova stazione di Trastevere, alla luce dei notevoli sviluppi edilizi dell'area, ci si pose il problema del rapporto tra ferrovie e urbanistica: si rischiava, in sostanza, che le opere ferroviarie tagliassero la città in zone incomunicabili tra di loro. Fu in quel periodo che vennero realizzati i numerosi viadotti ferroviari cittadini che oggi consentono la mobilità centro-periferia lungo gli assi viari principali di Roma (La Greca e Maravigna, 2011, p. 193)⁵².

La terza linea realizzata dallo Stato Pontificio fu la Roma-Confine, nei pressi di Ceprano. Era, di fatto il completamento di una ferrovia che già esisteva da Napoli a Caserta dal 1844, prolungata fino a Capua l'anno successivo e a Tora-Presenzano nel 1861 dal governo unitario. Il tracciato seguiva inizialmente la Roma-Frascati per poi proseguire a sud dei Colli alban verso Cecchina, Albano fino a raggiungere Velletri. La linea raggiungeva la Valle Latina attraverso il solco tra i Colli alban e i Monti Lepini fino a giungere a Colleferro e quindi a Ceprano, su terreno pianeggiante e senza particolari difficoltà orografiche e ambientali. Il 27 gennaio 1862 venne inaugurato il collegamento tra Roma e Napoli. Il significato di quel tracciato, che verrà modificato nel 1892 con la realizzazione della variante (coincidente con la attuale linea) a nord dei Colli Albani e che collegava Ciampino a Colleferro via Zagarolo, fu straordinario: Roma e Napoli, ben 35 anni dopo l'inaugurazione della prima ferrovia italiana, erano finalmente collegate dalla macchina a vapore al pari

⁵² L'apertura della nuova stazione di Trastevere modificò i piani cittadini di insediamento industriale. I Mercati generali ortofrutticoli, inizialmente previsti nei pressi di Viale del Re (attuale Viale Trastevere), furono spostati sulla Via Ostiense insieme ai Magazzini generali, al Gazometro. Sempre nella stessa area sorsero anche il Mattatoio, le industrie chimiche per la produzione di concimi e di saponi (Società chimica Mira, poi Miralanza).

delle grandi città del Nord connesse dai binari già negli anni precedenti: Torino e Genova nel 1853, Milano e Venezia nel 1857, Torino e Milano nel 1859 (dopo la realizzazione del ponte sul Ticino), Milano e Bologna nel 1861. Anche le due principali città del centro sud potevano, dunque, contare su una connessione ferroviaria che fornirà, successivamente al 1870, un significativo impulso ai processi di polarizzazione indotti dalla proclamazione di Roma Capitale. Sebbene i flussi passeggeri «di massa» si siano sviluppati solo nel periodo tra le due guerre mondiali, e soprattutto successivamente, in epoca Repubblicana, e sebbene l'apertura della Roma-Napoli via Formia avesse relegato quel tracciato a livello di ferrovia poco più che regionale, escludendolo dai flussi ferroviari a lunga distanza, va rilevato come la Roma-Cassino abbia rappresentato un tratto importante nella realizzazione dell'asse nord-sud e prodotto effetti territoriali di grande rilievo nei confronti della «campagna romana» dando luogo a movimenti di prodotti dai mercati agricoli della Valle latina e dalle manifatture (cartiere, produzione di legnami) verso Roma, e anche stimolando le prime migrazioni campagna-città: in definitiva, dando l'avvio a quei processi di attrazione che, dopo il secondo conflitto mondiale, caratterizzeranno la relazione tra Roma e l'*hinterland* regionale.

La realizzazione della linea per Ceprano precedette di pochi mesi l'avvio della apertura della Stazione centrale delle Ferrovie romane, costruita sui terreni acquisiti dal papato dalla Famiglia Massimo nei pressi delle Terme di Diocleziano. Essa consisteva in un grande capannone (1863), e fu sostituita nel 1874 dalla struttura monumentale realizzata su progetto dell'architetto Salvatore Bianchi, che prese a modello la stazione parigina della *Gare de l'est*.

Quella di Termini (figg. 4 e 5), fu una scelta adottata allo scopo di centralizzare i punti d'arrivo ferroviari dopo l'apertura della linea per

Orte. Con quest'ultima, infatti, le linee che convergevano a Roma erano diventate numerose e il ruolo di capitale assunto nel 1870, impose la realizzazione di una stazione prestigiosa, che fungesse da motore per lo sviluppo dell'intera area circostante. Furono decisive le pressioni di Monsignor de Merode, che aveva forti interessi immobiliari nella zona, unite all'urgenza del Regno sabauda di creare nuovi spazi direzionali, sulla falsariga di quelli già presenti a Torino, da saldare a quelli tradizionali di Roma che erano localizzati nei rioni storici lungo Via del Corso. La zona individuata, l'altura tra Porta Pia e il Quirinale, comprese le Terme di Diocleziano e l'Esquilino, era poco urbanizzata e per lo più occupata di ville e vigneti. In pochi anni, tali aree furono modellate secondo l'architettura sabauda e diedero vita al centro direzionale della vita politica del Regno⁵³.

L'ubicazione, relativamente fuori dal centro storico, della nuova stazione centrale, suscitò non poche polemiche al punto di farne ipotizzare lo spostamento. Prevalse, invece, la linea di decentrare parzialmente alcune funzioni, soprattutto legate al traffico merci, alle altre stazioni, come quelle di Trastevere, Portonaccio (l'attuale Tiburtina), Tuscolana.

Con l'avvento del fascismo, la questione assunse connotati diversi. Se prima si metteva in dubbio soltanto l'ubicazione per motivi di crescita urbana incontrollabile, con la salita al potere di Mussolini si discusse meno di localizzazione, e più di impatto architettonico. Si argomentava che la stazione principale della città eterna avrebbe dovuto rappresentarla degnamente, e che quindi andava concepita in modo molto più aulico di quanto non fosse. Di qui la decisione di ricostruirla nello stesso luogo, ma con maestosità e modernità tali da rispecchiare le glorie della città che il fascismo celebrava retoricamente. Venne incaricato nel 1925 uno dei più conosciuti architetti del tempo, Angelo Mazzoni. Non si erano ancora arresi quelli che preferivano uno spostamento dell'edificio verso

⁵³ La stazione era costituita da due corpi laterali collegati da una grande pensilina neogotica al centro della quale era posizionato un orologio.



Figura 4. La Stazione centrale delle ferrovie (Termini) nel 1860. Fonte: *wikipedia.it*, voce «Stazione Termini».



Figura 5. La Stazione Termini realizzata su progetto dell'Arch. Bianchi. Fonte: La Greca e Maravigna, 2011.

la periferia, infittendo sempre di più il fascio di linee in arrivo nella capitale e complicando dunque progressivamente il problema dell'impatto ferroviario su una città in crescita. Il Piano regolatore del 1931 ne mise in discussione la caratteristica di stazione di testa, per trasformarla in stazione di transito. Furono presentati progetti di completo interramento, di spostamento verso la periferia sud in vista della creazione di un vero e proprio quartiere dei trasporti su cui dovevano convergere anche tram e linee di metropolitana. In questo modo le comunicazioni fra il nord e il sud sarebbero corse tangenzialmente alla città sul lato orientale, dove venne previsto anche l'aeroporto⁵⁴. Il piano prevedeva l'eliminazione degli scali merci interni alla città che, per mancanza di spazi di manovra adeguati, incidono pesantemente sul traffico di adduzione. Fino al 1935 questa ipotesi rimase in piedi; avrebbe effettivamente rivoluzionato completamente il sistema dei trasporti della città. Si finì per scegliere la soluzione più conservativa, quella che insisteva solo architettonicamente sull'edificio e sull'arretramento del corpo principale di 200 metri per permettere la creazione di una vasta piazza di scambio con il servizio pubblico urbano. L'elaborazione del progetto si interruppe con il conflitto mondiale. Fu bandito un nuovo concorso nel 1947; tre anni dopo veniva inaugurata l'attuale Stazione Termini.

La quarta linea dello Stato papale fu quella verso Ancona. Già nel 1846 Pio IX aveva avviato i progetti per la realizzazione di un collegamento con il porto adriatico. Le pressioni della borghesia dei territori settentrionali dello Stato furono decisive nella scelta del tracciato, la quale scatenò contro le posizioni degli umbri, che avrebbero voluto il passaggio per Perugia, e dei marchigiani, che volevano il passaggio più a meridione possibile, seguendo il tracciato della via Salaria. Quest'ulti-

⁵⁴ Secondo il piano regolatore del 1931 la stazione di Termini avrebbe dovuto essere declassata a stazione di transito: si prevedeva infatti l'abolizione della sua funzione centrale e il suo sdoppiamento in due scali, uno nei quartieri settentrionali della città per i traffici diretti a Nord (Stazione Flaminia) e l'altro per i traffici verso Sud (Stazione Casilina). La nuova Termini sarebbe stata una stazione di transito sotterranea sull'esempio della stazione di Piazza Garibaldi a Napoli.

mo poneva il problema del transito tra Accumoli e Cittaducale, posto in territorio regnicolo. Si scelse di seguire il corso del fiume Potenza, toccando Orte, Terni e Foligno. Perugia non fu servita dalla linea, ma da una diramazione che da Foligno si dirigeva verso Terontola, stazione posta sulla linea tra Firenze e Chiusi. La «Pio centrale» veniva inaugurata nel 1866 ed esercitò un deciso stimolo nei confronti del Granducato di Toscana a investire nella realizzazione di un collegamento rapido tra Firenze e la città eterna, collegandosi proprio alla nuova linea ferroviaria. Fu scelto il percorso più agevole, che seguiva la valle del fiume Arno fino a Terontola, prendendo in seguito per Perugia e raggiungendo infine la frontiera con lo Stato Pontificio.

La ferrovia era particolarmente lunga e tortuosa, e penalizzava fortemente i tempi di percorrenza: negli anni Settanta del XIX secolo la distanza temporale tra Firenze e Roma era di ben nove ore.

A pochi anni dall'apertura integrale della linea si cominciarono, dunque, a studiare i primi miglioramenti del tracciato: il 15 novembre 1875 fu aperta una variante fra le stazioni di Orte e Terontola che accorciava il tragitto di 58 chilometri, relegando la linea originaria passante per Perugia a un ruolo decisamente ridotto e marginale.

Nel 1875, dunque, Firenze e Roma erano finalmente collegate da una ferrovia che seguiva la linea geografica e orografica più logica.

Sulla nuova capitale convergevano le principali direttrici nazionali: quella tirrenica, il collegamento con Firenze, con l'Adriatico e con Napoli. I collegamenti ferroviari che componevano la struttura radiale primaria centrata su Roma furono, di fatto, completati.

Ferrovie secondarie e vicinali.

La legge 5002 del 1879 (legge Baccarini) sulla realizzazione di una rete ferroviaria secondaria fornì un ulteriore impulso alla realizzazione di linee ferroviarie centrate su Roma. Particolare rilievo ebbero la Roma-Sulmona-Pescara e due ferrovie a scartamento ridotto, che collegavano Roma rispettivamente alla città termale di Fiuggi e alla Ciociaria, e a Civita Castellana e alla Tuscia. La Ferrovia Roma-Pescara ebbe vicende travagliate. L'idea iniziale fu sostenuta intorno ai primi anni Settanta, dai principi Torlonia, interessati all'area del Fucino che essi stessi avevano prosciugato e bonificato.

La questione verteva sul tracciato che avrebbe dovuto collegare la capitale a Sulmona, già raggiunta dalla ferrovia proveniente da Pescara. La prima ipotesi fu seguire il tracciato per L'Aquila e Rieti; il secondo avrebbe dovuto transitare per Avezzano e Tivoli.

La lunga fase di stallo fu risolta nove anni dopo la presa di Roma. Fu, infatti, la legge Baccarini a definire che Roma e Sulmona dovessero essere collegate attraverso la linea per Avezzano (terminata poi nel 1888), ma al tempo stesso permise la costruzione di una linea tra Sulmona, l'Aquila e Rieti (conclusa nel 1883). La Roma-Sulmona ebbe un ruolo importante nel collegamento tra Roma e la sua provincia orientale e con l'Abruzzo, regione che aveva sofferto, sino ad allora, di un grave *deficit* infrastrutturale che di fatto la isolava da ogni comunicazione con la capitale. Assunse, inoltre, il ruolo di più rapido collegamento tra Tirreno e Adriatico.

Dopo la presa di Roma si cominciò a considerare con maggior attenzione l'ipotesi di implementare i collegamenti con Viterbo e Frosinone che, anche se incluse dopo il 1870 nella Provincia di Roma, avevano una storia a sé (erano rispettivamente le Provincie di Patrimonio e di Campagna), caratteristiche proprie, e gravitavano pochissimo sulla capitale. Il Viterbese, a differenza della Ciociaria attraversata dalla linea

Roma-Cassino, era rimasto tagliato fuori dagli itinerari delle vie ferrate che lo sfioravano a Orte con la linea per Ancona, e a Civitavecchia con quella per Pisa. Già durante l'ultimo decennio pontificio erano pervenute proposte, petizioni, progetti per una linea verso Viterbo. Nel 1884 fu costituito un consorzio per la Ferrovia Roma-Viterbo comprendente i comuni a nord della capitale e la Provincia di Roma, ma solo nel 1905 fu dato il via alla costruzione della linea. Inizialmente si pensò di adottare come capolinea l'area di Piazza Risorgimento, e già l'anno successivo fu effettuato un viaggio di prova tra Piazza della Libertà, Ponte Milvio e Civitacastellana. La linea fu poi prolungata, su richiesta degli ingegneri belgi che ne seguivano la realizzazione, nel 1913 fino al capoluogo della Toscana. Fino al 1932 il treno, a scartamento ridotto, avrebbe avuto la stazione di partenza in Piazza della Libertà. Successivamente il tutto fu trasferito in galleria, a Piazzale Flaminio, nella stazione oggi conosciuta con il nome di Roma Nord.

Anche verso sud, nonostante la ferrovia Roma-Confine, la situazione era in forte evoluzione e si prospettavano linee secondarie. Del 1903 fu un progetto di una linea tra Roma, Zagarolo e Frosinone attraverso i monti Prenestini e Anticoli (antico nome della città termale di Fiuggi) presentato alla Provincia di Roma dalla Società Veneta per la Costruzione ed Esercizio delle Ferrovie Secondarie Italiane (Angeleri, Curci, Mariotti e Bianchi, 1982). L'interesse scaturiva anche dall'attrattiva della stazione termale la cui offerta turistica era sempre notevole per le classi sociali romane più elevate. Anche in questo caso, dunque, si trattò di una linea a servizio di esigenze della capitale e non progettata per lo sviluppo territoriale della provincia laziale. Diventerà, in seguito, al pari delle altre linee secondarie (o «vicinali» come venne definita la Roma-Fiuggi), un veicolo per il pendolarismo lavorativo che si svilupperà a ridosso della fine del secondo conflitto mondiale tra campagna e città, fenomeno indotto anche dalla crisi di alloggi in Roma e al tempo stesso dallo sviluppo edilizio che richiamava nella capitale numerosi contingenti di mano

d'opera. Sicché si può affermare che questa linea abbia avuto la funzione di contenere l'inurbamento verso la capitale durante il *boom* edilizio ed economico⁵⁵. Una funzione che è progressivamente decaduta con il procedere dell'industrializzazione della Valle del Sacco, che ha concentrato su di sé i flussi e gli insediamenti.

Ferro vs. gomma?

La crisi ferroviaria degli anni Cinquanta, in concomitanza con il *boom* economico e la motorizzazione di massa ebbe effetti per certi versi disastrosi sulle scelte infrastrutturali. In quegli anni l'utilizzo del mezzo privato stava rapidamente soppiantando il treno, sia nel trasporto di merci sia di passeggeri. Fu l'inizio di un'ascesa che andrà ben oltre la crescita economica e che si autoalimenterà, come noto, dei nuovi modelli industriali e distributivi che avrebbero necessitato, per esigenze di *just in time* e di frammentazione spaziale dei processi produttivi, di una flessibilità/capillarità che il treno non poteva fornire. Lo sviluppo della rete autostradale, che la narrazione ha attribuito al peso, e dunque alla volontà politica, della FIAT ebbe, in realtà, traiettorie simili anche nel resto d'Europa. Certo, anche nei principali paesi produttori di autoveicoli le industrie di riferimento (Renault in Francia, Volkswagen in Germania) avevano un peso politico significativo essendo addirittura gli enti pubblici (lo Stato nel primo caso, il *Land* della Bassa Sassonia nel secondo) azionisti di maggioranza delle aziende stesse. Tuttavia, i fattori che, in Italia, determinarono il successo del mezzo gommato a

⁵⁵ La ferrovia Roma-Fiuggi (che fino all'immediato secondo dopoguerra raggiungeva anche Alatri e Frosinone) fu progressivamente dismessa fino a scomparire, nel tratto Pantano-Fiuggi, nel 1984, rimanendo attivo solo il collegamento urbano poi integrato con la linea C della metropolitana.



Figura 6. La sfida tra asfalto e ferrovia. Fonte: <https://www.formulapassion.it/automoto/mondoauto/milano-roma-la-giulietta-senesi-batte-settebello-336160.html>

discapito della ferrovia furono legati soprattutto alla scarsità di risorse pubbliche (il ritorno dell'investimento di una ferrovia è, generalmente, di molto più lungo di quello di un'autostrada) e a un livello di crescita della motorizzazione che non ebbe pari in Europa. Una tendenza che racchiudeva in sé una componente «sociale» di rivincita, di affermazione di sé stessi attraverso il possesso di un mezzo di trasporto privato. Anche la stampa dell'epoca metteva in rilievo il «dominio» della gomma sul ferro. Va ricordata ad esempio la celebre iniziativa del periodico «Quattroruote» che organizzò nel 1961 la sfida, sul tragitto Milano-Roma, tra il «Settebello», il treno più veloce e lussuoso del tempo, e la Giulietta, *status symbol* della velocità su strada e dell'automobilista ambizioso. L'autoveicolo vinse con 38 minuti di vantaggio percorrendo, oltretutto, strade ordinarie, e non l'autostrada, tra Firenze e Roma. L'enfasi mediatica che ebbe l'evento fece dimenticare quanto il treno fosse stato importante per la storia dello sviluppo della mobilità passeggeri, ad esempio con i treni «popolari», i treni pendolari negli anni Cinquanta, quelli a lunga percorrenza nazionali (Freccia del Sud, Treno del Sole) ed europei (Italien Holland Express, Napoli Express) che garantivano il flusso dei migranti interni e internazionali (fig. 6).

Lo sviluppo infrastrutturale di Roma, che si preparava all'evento olimpico del 1960 ebbe, in questo clima di diffusa esaltazione dell'automobile, una traiettoria sbilanciata a favore dello sviluppo stradale più che ferroviario. Alla realizzazione dell'anello ferroviario fu preferita quella della Via Olimpica; al potenziamento delle reti tranviarie fu preferita l'apertura al traffico del Muro Torto. Nessun chilometro di metropolitana fu aperto dal 1955 (Linea B) al 1980 (Linea A). La dignità di capitale non sembrò stimolare progetti che avrebbero, probabilmente, cambiato radicalmente l'assetto dei trasporti a favore delle modalità su ferro⁵⁶.

⁵⁶ Anche il secondo grande evento sportivo del dopoguerra, i Mondiali di Calcio del 1990, fece registrare un limitato rinnovamento delle strutture su ferro (prolungamento della linea B della metropolitana fino a Rebibbia e apertura di poche nuove stazioni nei pressi del Foro Italico, poi subito chiuse e andate in disuso).

Dopo il 1964, anno in cui fu conclusa l'autostrada Milano-Napoli, la geografia ferroviaria italiana mutò radicalmente e con essa quella romana. Il GRA fu realizzato come collettore tra le autostrade A1 e A2, riprendendo l'idea della viabilità tangenziale già introdotta dal Piano regolatore del 1909 che prevedeva una circonvallazione più o meno coincidente con la odierna porzione di anello composta da Gianicolense, Olimpica e tangenziale est. Il raccordo usciva completamente dalla città e solo in pochi punti si avvicinava ad essa, tant'è che per valorizzarne il significato in un tratto, tra Colombo e Appia antica, vi fu disputata parte della maratona olimpica del 1960.

Furono gli anni più difficili per le vicende ferroviarie: la strada garantiva ritorni sull'investimento più rapidi e soprattutto era più confacente al vertiginoso aumento dei traffici veicolari sia di persone che di merci.

Pendolarismo vecchio e nuovo

Un tentativo di invertire la tendenza (che avrà pieno successo a partire dagli anni Novanta) fu fornito dall'apertura del primo tratto di alta velocità ferroviaria sulla linea Roma-Firenze (tra Roma e Città della Pieve) avvenuto nel 1977. Iniziavano dei cambiamenti significativi nel sistema nazionale ferroviario che privilegiavano il rafforzamento della T cavouriana, progettandola tutta come Alta Velocità seguendo un modello misto, interoperabile tra linee tradizionali e linee veloci: questa fu una scelta necessaria per i nuovi progetti (a differenza di quelli francesi e simili, invece, ai modelli tedeschi) per rendere le linee tradizionali agganciabili a quelle veloci e ampliare il bacino di fruizione della stessa AV. Questo ha consentito di superare parzialmente l'effetto «direttrice» e polarizzatore tipico della AV. Per questo gli stessi poli, e

principalmente Roma, hanno potuto godere di nuovi bacini di traffico veloce non più concentrato nelle relazioni con le grandi città, ma anche con centri minori le cui linee tradizionali si agganciano, appunto, a quelle veloci. Grazie all'AV si sono sviluppate nuove forme di pendolarismo a distanze anche superiori ai 200 km: si pensi al pendolarismo giornaliero tra Roma e Napoli e tra Roma e Firenze, ma anche al pendolarismo periodico tra Roma e Milano che presenta, per la prima, elementi di rischio. La maggior competitività del capoluogo lombardo, maggiormente inserito nel circuito delle città globali europee a livello di fornitura di servizi avanzati, di fatto limita le possibilità di sviluppo di questi ultimi nella capitale (oltre che a Firenze o Bologna), favorendo la concentrazione degli stessi laddove le economie di agglomerazione forniscono vantaggi localizzativi. Si verifica, dunque, che molte attività economiche legate a settori come la finanza, la consulenza legale e aziendale, siano concentrate a Milano attirando lavoratori a qualunque livello e «svuotando» Roma di funzioni economiche quaternarie.

A livello regionale, invece, Roma continua a svolgere un ruolo elevatissimo di attrattore, grazie alle sue funzioni nel settore della pubblica amministrazione sia per il terziario, con le sedi distaccate delle principali multinazionali presenti (fig. 7).

Il grafico sul pendolarismo indica, un'evoluzione relativamente stabile delle provenienze se si eccettua l'evidente aumento del bacino pontino, favorito da fenomeni di ri-urbanizzazione verso nuovi poli demografici come Pomezia e Aprilia. In tal senso le ferrovie si sono adeguate negli anni Novanta con l'introduzione dei treni a orario cadenzato, e, nel caso della linea verso Latina e Formia, hanno usufruito di caratteristiche tecniche che consentono velocità maggiori e quindi tempi sostanzialmente minori di percorrenza, configurando, almeno fino alla città di Latina, un vero e proprio servizio metropolitano. Lo spostamento di una certa percentuale di pendolarismo dai Castelli al bacino pontino fa presupporre l'esistenza di una stretta relazione tra servizio

ferroviario veloce e ri-urbanizzazione dell'agro romano, mentre i dati relativi alla linea Roma-Cassino testimoniano come i processi di delocalizzazione demografica della capitale abbiano difficoltà a interessare le aree a sud-est come la Ciociaria.

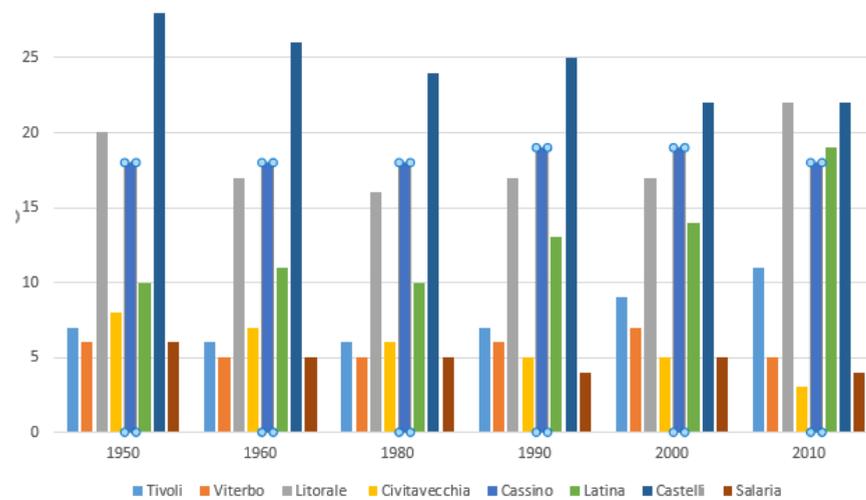


Figura 7: Flussi pendolari ferroviari in entrata a Roma. Fonte: elaborazione dell'autore su dati Ferrotranviario, 2012.

Integrazione dei sistemi ed effetti territoriali

Il volto ferroviario di Roma sarebbe dovuto cambiare e, in un certo modo, europeizzarsi, con l'apertura del rinnovato polo ferroviario dell'Alta velocità di Roma Tiburtina. Le strategie di far convergere sul nuovo scalo i collegamenti AV tra Nord e Sud sono rapidamente fallite nel momento in cui lo scalo ha mostrato la sua incapacità a soddisfare l'integrazione tra linea AV e linee regionali. La necessità di attirare sempre maggior numero di passeggeri sui treni AV, *core-business* per le aziende ferroviarie di trasporto passeggeri, ha fatto rimodellare la funzione della stazione, che è diventata una semplice fermata, utilizzata soltanto in funzione del nucleo abitato circostante e di pochi servizi locali che non attestano alla stazione centrale di Termini. Il nuovo scalo avrebbe dovuto in realtà rappresentare una grande opportunità di sviluppo per l'intera area, con interventi di *restyling* urbano, di ammodernamento, di realizzazione di piattaforme intermodali per passeggeri. Le strategie commerciali degli operatori hanno, di fatto, generato un ridimensionamento che ha ricordato quello dell'aeroporto di Milano Malpensa nei primi anni del XXI secolo.

Esiste un nuovo ruolo del sistema ferroviario romano nelle relazioni con le lunghe distanze e l'alta velocità? Quali potrebbero essere le soluzioni ai problemi di concentrazione dei flussi verso la piattaforma centrale? Quali le possibili integrazioni con altre modalità che possano consentire,

sulla scia di esperienze già vissute in altri contesti, l'ampliamento degli effetti territoriali dell'alta velocità ferroviaria? Le proposte, già da noi accennate nel volume *Geopolitica dei Trasporti* (2013), porterebbero a considerare forme di intermodalità passeggeri certo non risolutive di problemi strutturali, ma certo innovative, almeno nel contesto romano. L'esistenza di stazioni periferiche ai margini del tessuto urbano e situate in contesti altamente infrastrutturati dal punto di vista sia ferroviario sia stradale, permette di elaborare alcune ipotesi. La prima riguarda la stazione di Settebagni, posta al limite settentrionale dell'insediamento urbano appena fuori il GRA, proprio per la sua vicinanza a importanti collegamenti stradali e ferroviari, una fermata dei servizi AV in questa stazione potrebbe avere effetti territoriali molto più ampi di quelli che tale sistema ferroviario attualmente presenta. Nel caso di Roma, la diffusione dei benefici dell'alta velocità è giocoforza legata alla redistribuzione dei passeggeri sulle linee regionali. E quindi sono, generalmente, concentrati nelle due stazioni «centrali» di Termini e Tiburtina. L'utilizzo di una forma di scambio modale extraurbano amplierebbe i benefici dell'AV a porzioni molto più vaste di territori: nel caso di Roma Settebagni gli effetti territoriali, grazie alla presenza del sistema autostradale, GRA – A1 – A24, produrrebbero un ampliamento del bacino di utenza anche alle aree attraversate dalle direttrici autostradali appena menzionate. Si profilerebbe, in sostanza, una vera e propria piattaforma intermodale passeggeri, a beneficio di una migliore efficienza dell'integrazione locale/nazionale. Stazione dalla potenziale vocazione simile a quella di Settebagni è quella di Salone, posta all'intersezione delle linee Roma-Pescara e della linea AV Roma Napoli. La vicinanza con il GRA e con la A24 in una posizione più favorevole per il bacino di utenza sud-est di Roma conferirebbe a questo nodo, oggi sottoutilizzato, il ruolo di piattaforma intermodale sulla linea AV per Napoli, decongestionando il corrispondente asse autostradale. Si tratta di due ipotesi di sviluppo che eviterebbero inutili congestioni sia su gomma sia su ferro verso il centro città.

Il «Passaggio obbligato» per Roma Termini allo scopo di utilizzare la «metropolitana d'Italia» in direzione Nord o in direzione Sud, produce aggravii di tempo e diseconomie diffuse in termini di congestionamento, e appesantisce il già notevole traffico pendolare. Il modello dell'intermodalità passeggeri ha, d'altra parte, già caratterizzato lo sviluppo di relazioni territoriali virtuose: si pensi ai benefici dell'Alta velocità indotti dalla stazione Mediopadana di Reggio Emilia: una fermata che non ha inciso in maniera significativa sui tempi di percorrenza della linea, ma che ha ampliato a tutte le province emiliane l'accessibilità al servizio AV, altrimenti concentrato negli scali di Bologna e Milano (con evidenti aggiuntivi aggravii di traffico sulle relative strutture di trasporto). Ancora più rilevante è il caso di Milano Rogoredo, ancor più simile a quello proposto per Settebagni o Salone: un nodo periurbano, prossimo agli svincoli autostradali, collegato al centro città da una linea di metropolitana. Il risultato è una grande possibilità di utilizzo dell'intermodalità per gran parte dei territori posti a sud est del capoluogo lombardo, in un'area, oltretutto, a grande vocazione terziaria e quaternaria, che attira un gran numero di lavoratori pendolari. Il posizionamento nei pressi di nodi autostradali primari favorisce, dunque, i fenomeni di ri-polarizzazione indotti dall'AV ferroviaria. In questo senso la città di Roma potrebbe allentare i vincoli negativi indotti dalla polarizzazione su di sé e su tutti gli assi viari e ferroviari⁵⁷.

⁵⁷ In fondo, a ben pensarci, l'unica grande opera realizzata dal dopoguerra con l'obiettivo di decongestionare l'area urbana di Roma è stata un'infrastruttura autostradale: la bretella autostradale tra Valmontone e Fiano Romano, operativa dal 1988.

Riflessioni conclusive

Le vicende ferroviarie di Roma sono state complesse e sin dagli albori hanno mostrato non certo dinamismo adeguato, visione strategica e pianificazione per caratterizzare la capitale come una città che si muove su strutture efficienti e sostenibili. In una metropoli di forma più o meno circolare, caratterizzata sul fronte stradale da una struttura radiale avvolta da un grande anello periferico e da strade di penetrazione, la ferrovia non sembra aver avuto ruoli da protagonista e non ha seguito/assecondato lo *sprawl* urbano del dopoguerra. La struttura sostanzialmente è rimasta quella di inizio Novecento, legata al periodo della nazionalizzazione della rete e al successivo Ventennio del regime fascista che, con l'obiettivo di rinverdire gli antichi fasti imperiali, investì sulla riqualificazione architettonica delle stazioni e su alcuni collegamenti come la nuova Roma-Napoli. L'anello ferroviario, ipotizzato già alla fine del XIX secolo, non è mai stato realizzato e impedisce una funzione fondamentale di raccordo tra le varie linee. Sebbene fossero state previste grandi stazioni, oltre quella di Termini, come Ostiense, Trastevere, Tiburtina, la polarizzazione sulla stazione centrale ha sempre comportato una pressione tale da rendere difficoltoso ipotizzare ulteriori traffici e, soprattutto, non garantisce una adeguata interazione tra servizi locali e a medio lungo raggio. Un esempio su tutti: la concentrazione su Roma Termini dei treni regionali, dovuta a esigenze di natura tecnica (movimentazioni dei convogli) e di facilità di collegamento con il centro cittadino e i poli amministrativi che accolgono le migliaia di pendolari provenienti dalla regione, ha determinato, di fatto, la marginalizzazione di Tiburtina da quel ruolo per cui fu rinnovata e modernizzata nel 2008, vale a dire di «polo» dell'Alta velocità, di fermata intermedia della metropolitana d'Italia che collega Napoli a Torino, e quindi di piattaforma locale/nazionale. E ancora, marginalizzate di fatto ormai da molti

anni, sono le stazioni di Ostiense e Trastevere che pure, fino a qualche decennio fa, erano scali su cui si attestavano i treni per la linea tirrenica. Al tempo stesso, come abbiamo evidenziato, Roma ha sviluppato la sua funzione di nodo nazionale, ma con una scarsa capacità gravitazionale verso il resto della regione per quanto riguarda l'interscambio tra corto e medio-lungo raggio. La sostanziale inefficienza delle linee secondarie vanifica, spesso, i benefici della AV polarizzata su Roma Termini. Per questo motivo si è proposto un cambio di modello basato non più sulla centralità inattaccabile della stazione principale, ma sull'intermodalità gomma-ferro per le lunghe distanze in piattaforme ferroviarie di periferia poste vicino i grandi nodi autostradali. Questo cambio di prospettiva permetterebbe l'ampliamento dei benefici della AV a bacini che possono giungere fino a cento km di distanza.

È del tutto evidente che questo dipenderà dalle convenienze dei gestori che operano servizi ferroviari con logiche e obiettivi economici di *business*, oltre che da volontà politiche volte al «decongestionamento» e all'ottimizzazione del traffico della capitale e non più all'accentramento. Il ruolo di Roma come capitale dello Stato dovrebbe privilegiare l'efficienza e la sostenibilità dell'intero sistema dei trasporti, *in primis* quelli su ferro, che richiedono investimenti molto gravosi e necessariamente a carico delle finanze pubbliche. I progetti degli anni Trenta legati al bipolarismo gravitazionale ferroviario con due stazioni a nord e a sud della città collegate da una linea urbana passante, avrebbero prodotto migliori relazioni tra Roma e il suo *hinterland*. Le stesse ipotesi di realizzazione del principale polo aeroportuale a est della città, lungo i principali assi di collegamento stradale e ferroviario tra Nord e Sud avrebbe permesso allo stesso traffico aereo di interfacciarsi più efficacemente con il trasporto di terra su scala multidimensionale. Uno dei limiti, infatti, dell'aeroporto di Fiumicino, è quello di non trovarsi direttamente su una linea ferroviaria passante, ma di essere unicamente legato alle stazioni del centro città. Una capitale, in definitiva, che dal punto di vista trasportistico-infra-

strutturale, in particolar modo ferroviario, non ha saputo adeguarsi alle esigenze di crescita degli spostamenti sia per quantità, sia per qualità, e a modelli sostenibili di mobilità cittadina, ma che ha vissuto le contraddizioni delle politiche infrastrutturali del paese.

Riferimenti bibliografici

- Angeleri Gianfranco, Angelo Curci, Umberto Mariotti Bianchi (1982), *Binari sulle strade intorno a Roma*, Roma, Edizioni Abete.
- Braga Alessandro (1846), *Pensieri, sulle strade ferrate pontificie*, Roma, Alessandro Natali.
- Caracciolo Alberto (1999), *Roma Capitale: dal Risorgimento alla crisi dello stato liberale*, Roma, Editori Riuniti.
- Carrozzì Paola (2015), *I modelli insediativi e il pendolarismo per motivi di studio e lavoro: la domanda di mobilità negli ambiti territoriali della città metropolitana di Roma*, Roma, Ufficio statistica della Città metropolitana di Roma Capitale.
- Cirillo Mario (1971), *Il centro ferroviario romano*, in De Paolis Saverio e Ravaglioli Armando (a cura di), *La terza Roma*, Roma, Fratelli Palombi Editore, pp. 233-246.
- Collenza Elisabetta (1996), *Le stazioni ferroviarie di Roma*, Roma, Officina Edizioni.
- Comoli Mandracchi Vera (1983), *Le città nella storia d'Italia – Torino*, Roma-Bari, Laterza.
- Crispo Antonio (1940), *Le ferrovie in Italia. Storia politica ed economica*, Milano, Giuffrè.
- Ferrotranviario, (2012), *Rapporto 1:0*, Roma, Roma Mobilità.
- Gargiulo Amedeo (2015), *La mobilità a Roma. Proposte per guardare lontano*, Roma, Gangemi.
- Glielmi Alessia, Luigi Londei (2011), *Trastevere e le realizzazioni ferroviarie tra gli ultimi tempi dello Stato Pontificio e i primi decenni dell'Italia unita*, in *Trastevere. Un'analisi di lungo periodo, Atti del Convegno, Roma, 14 marzo 2008*, Roma, Società di Storia Patria, 2011, vol. II, pp. 449-487.
- Godoli Ezio, Antonietta I Lima. (a cura di) (2004), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, Palermo, Dario Flaccovio Editore.
- Goitom Lisa, Francesca Pino (2011), *Ferrovie per l'Italia unita*, Milano, Hoepli.
- La Greca Orazio, Maravigna Pierdulio (2011), *Le stazioni ferroviarie di Roma. 150 anni di spazialità funzionale*, in «Geostorie», 1-3, pp.167-205.
- Londei Luigi, Augusto Pompeo (2009), *Il territorio del Municipio-Roma XVI. Storia, Immagini, Documenti*, Roma, Art Color Printing.
- Maggi Stefano (2003), *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino.
- Mazzeo Giuseppe (2011), *Trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma*, in «trimestrale del Laboratorio Territorio, Mobilità, ambiente», 1 pp. 15-28
- Melelli Alberto (1973), *La ferrovia Ancona-Roma*, Bologna, Edizioni Calderini.
- Ministero per i beni e le attività culturali, Archivio di Stato di Roma, «*La meravigliosa invenzione*», *Strade ferrate nel Lazio 1846-1930*, Roma, Gangemi editore
- Passalacqua Arnaud (2014), *Renovatio vecturis. I cicli incompleti dei trasporti pubblici nel territorio di Roma*, in Delpirou Aurélien, Passalacqua Arnaud (a cura di), *Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romane, secoli XX-XXI*, Roma, École française de Rome, pp. 121-123.
- Petrucci Ernesto (2002), *Il 48 e la questione ferroviaria nello Stato Pontificio*, in «Storia e Futuro», 1, pp. 79-97.
- Piacentini Marcello (1953), *Le vicende edilizie di Roma dal 1870 o oggi*, Roma, Fratelli Palombi editore.
- Piola Antonio (1838), *Delle strade ferrate, della loro futura influenza in Europa*, Torino, Stamperia Reale.
- Sellari Paolo (2011), *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, in «Studi e ricerche socio-territoriali», 1, pp. 99-122.
- Sellari Paolo (2013), *Geopolitica dei trasporti*, Roma-Bari, Laterza.
- Tomassetti Giuseppe (1976), *La campagna romana, Vol IV*, Roma, Banco di Roma.
- Valli Candido (2009), *Nascita delle ferrovie italiane ed esordi di Roma Capitale. 1860-1890*, Arrone, Thyrus.
- Viesti Gianfranco (2021), *Centri e periferie: Europa, Italia, Mezzogiorno dal XX al XXI secolo*, Roma-Bari, Laterza.