

ORAZIO LA GRECA *
PIERDUILIO MARAVIGNA *

LE STAZIONI FERROVIARIE DI ROMA. 150 ANNI DI SPAZIALITÀ FUNZIONALE

Ut desint vires, tamen est laudanda voluntas
Ovidio, *Epistulae ex Ponto*, III, 4, 79

«Gli studi di geografia ferroviaria non sono molto numerosi in Italia». Sono le testuali parole con le quali Berardo Cori ha iniziato il suo lavoro *La ferrovia Pisa-Roma* del 1962 (CORI, 1962, p. 7). Di alcuni anni antecedente è l'importante opera generale di Luigi Ranieri *Geografia della strada ferrata* (RANIERI, 1955). Per quanto riguarda le caratteristiche geografiche della rete ferroviaria italiana e del relativo traffico si ricorda lo studio di Bruno Castiglioni (CASTIGLIONI, 1936).

L'incipit – in linea con l'antica tradizione della nostra disciplina – non vuole però significare che il presente lavoro viene a colmare spazi tuttora vuoti, né ha l'obiettivo di essere ascritto tra i contributi (degni di questo nome) in tema di geografia ferroviaria. Questa è pertanto un'indagine, il titolo lo dichiara senza equivoci, intorno e all'interno della *città eterna* nel solco di un pluriennale progetto di comunicazione geografica condiviso con passione da due studiosi *seniores* romani, nella forma di scritti brevi¹, per non allontanare la benevolenza del lettore.

La prima ferrovia del mondo fu inaugurata nel Regno Unito il 27 settembre 1825 fra Stockton on Tees e Darlington² con funzione di trasporto

* Sapienza Università di Roma.

¹ Cfr. LA GRECA, 2000, 2008 e 2010 e LA GRECA, MARAVIGNA, 2006 e 2007.

² Due centri, protagonisti della cosiddetta “rivoluzione industriale”, distanti una dozzina di chilometri nella contea di Durham, importanti per le ferriere; il secondo in particolare per l'industria dell'acciaio, come noto ottenuto per la prima volta nel 1740 a Sheffield (Yorkshire) da Benjamin Huntsman e che per un lungo periodo costituì – con apposite leggi – un segreto, sostenendo così la preminenza inglese nella siderurgia europea del tempo.

merci; in questa circostanza era al comando della locomotiva lo stesso inventore George Stephenson (1781-1848) che già personalmente aveva diretto il complesso dei lavori.

Il primo servizio viaggiatori fu istituito nella tratta Liverpool-Manchester nel 1830; le stazioni risalgono ad allora come posto d'imbarco³ e di arrivo, e costituivano un tipo unico, quasi sempre costruite in legno, con un solo marciapiede, protetto da tettoia e con un semplice locale di attesa.

Dopo venticinque anni dall'inaugurazione della prima ferrovia, nel 1850 la rete mondiale delle strade ferrate contava circa 40.000 km; da notare come per questa cifra contribuivano in maniera preponderante Stati Uniti (37%), Regno Unito (27%), Germania (16%), Francia (8%), il rimanente (12%) era diviso fra le altre nazioni. In quest'epoca si costruirono imponenti fabbricati viaggiatori. Le prime stazioni italiane sorsero intorno al 1850⁴.

Inizialmente le stazioni sono "di testa" e ubicate ai margini della città. Ove esistano più linee di penetrazione, ciascuna linea è servita dalla propria stazione e per essere allacciate tra loro si ricorre alla costruzione di tronchini/tronchetti posti all'esterno dell'abitato.

Nuove linee che si aggiungono alle preesistenti hanno ciascuna la propria stazione di *testa* costruita l'una a breve distanza dall'altra per facilitare il collegamento tra loro e diminuirne la distanza.

Ben presto però, ci si accorse degli inconvenienti che tale struttura comportava, sia perché gli interposti impianti occupavano vaste zone edilizie e ostacolavano lo sviluppo della città, sia per le ingenti spese che dove-

³ Un fenomeno come le ferrovie che cambia radicalmente la percezione e la concezione del tempo, non può non avere conseguenze anche sul piano linguistico culturale. Nacquero neologismi e si impose un nuovo lessico capace di esprimere il nuovo mondo. L'uso corrente del termine stazione subì comunque da noi un certo "ritardo" lessicale; spieghiamo meglio con un esempio: a Torino le due stazioni provvisorie di Porta Nuova del 1848 e del 1849, sulla linea per Genova che collegava la città a Moncalieri, si chiamavano rispettivamente Imbarcadere di Genova e Imbarcadere di Porta Nuova; quest'ultima denominazione rimarrà in uso fino alla cessazione della vecchia struttura nel 1867. Anche a Roma dove, come a Torino, la ferrovia "parlava" francese, nei documenti pontifici la stazione si chiama comunemente *embarcadère*. È avvenuto più tardi anche per l'automobile, chiamata agli inizi "carrozza senza cavalli", il cui motore ha una potenza misurata ancora oggi in cavalli e il cui *design* si rifarà a lungo alla carrozza prima di trovare una propria autonomia e identità.

⁴ A questo periodo risalgono anche le prime stazioni romane: Porta Maggiore (1856), Porta Portese (1859), Termini (1863), Prenestina (1887), Trastevere (1890), Tuscolana (1891) e San Pietro (1894).

vano essere sostenute. Tale negatività sarà superata con l'unificazione di più stazioni in un solo grande scalo di *testa*.

In considerazione dell'importanza le stazioni ferroviarie si classificano, come recitano i trattati tradizionali, in:

- 1) piccole, quelle che comprendono, oltre ai binari di corsa, anche binari per ricovero dei treni merci e un piccolo scalo; comunemente si chiamano fermate e rispetto alla distribuzione dei binari e alla loro funzione, si distinguono in:
 - a) fermate semplici, se servite da semplice o doppio binario;
 - b) fermate di scambio, se attrezzate per l'incrocio dei treni;
 - c) fermate di regresso, se dotate di dispositivi per la deviazione dei convogli;
- 2) medie, quelle in cui gli impianti dispongono, oltre dei binari per il ricevimento dei treni viaggiatori, anche di un fascio di binari per ricevimento e composizione di treni merci, di uno scalo di una certa importanza ed eventualmente anche impianti per il servizio trazione e servizi accessori;
- 3) grandi, quando gli impianti nei quali convergono più linee sono dotati di binari per ricevimento di treni viaggiatori, di binari dai depositi e dalle officine, di fasci per la composizione dei treni, di scali merci per la grande e piccola velocità, di impianti di trazione e di impianti accessori.

Dal punto di vista dello spazio e della forma in pianta, le stazioni si dicono:

- 1) di testa, se estreme e con soluzione di continuità della rete;
- 2) di transito o passanti, se intermedie e disposte a trapezio o a parallelogramma;
- 3) a cuneo, se disposte in corrispondenza alla biforcazione di una linea in altre due;
- 4) a isola, se impostate in modo da essere circondate dalle linee che ad esse fanno capo.

Da sempre le città costituiscono i nodi della rete delle comunicazioni ferroviarie, principali o secondarie, in relazione alle diverse scale (locale, regionale, nazionale, internazionale). Con riferimento alle stazioni i nodi sono stati classificati di primo ordine (al centro di un sistema), di secondo ordine (all'incrocio di due linee longitudinali), di terzo ordine (ove una linea laterale si stacca da una linea direttrice principale).

La stazione – in generale – deve tener conto, per quanto riguarda la localizzazione, sia delle esigenze spaziali per strutture accessorie (parcheggi, depositi, cabine elettriche), sia dell'accessibilità da parte di passeggeri e merci, sia delle condizionanti morfologiche e del tessuto urbano preesistente.

In particolare la stazione è agente trasformatore del paesaggio, creando e sviluppando centri abitati, influenzando il tipo di urbanizzazione e, per quanto concerne le periferie delle grandi città, originando direttrici e tendenze di espansione sul territorio⁵.

Per quanto riguarda gli accennati effetti sulla topografia della città e sull'urbanizzazione, l'esame delle mappe di Roma rivela la persistenza dell'occupazione dello spazio nell'arco dell'ultimo secolo. Dalla documentazione risalente alla fine degli anni Venti (fig. 1) si rilevano due aree di considerevole ampiezza: una è occupata dalla stazione Tiburtina; l'altra, poco prima della confluenza di varie linee verso Termini all'altezza di Porta Maggiore, comprende scalo merci, magazzini, binari "piccola velocità", deposito locomotive e si estende per circa 60 ettari tra il viale Scalo San Lorenzo, la circoscrizione Tiburtina e la linea ferroviaria, separando quartieri, oggi collegati tra loro e al resto della città da sopraelevate di scorrimento veloce.

Un sommario esame storico ha altresì evidenziato che la stazione Termini ha costituito un segno di frattura nel disegno urbanistico "sistino" in un settore interessato da una prima consistente espansione; minori effetti sul tessuto urbano ha esercitato la prima stazione Trastevere del 1890, concepita come secondo polo ferroviario per importanza, collegato al centro di Roma dal nuovo viale del Re, ora viale Trastevere; vedremo più avanti l'importanza che invece ebbe la seconda stazione Trastevere nella sistemazione urbanistica della zona Monteverde-Portuense.

La storia e la geografia di Roma e naturalmente anche quella delle nostre stazioni ferroviarie, in particolare le prime in ordine di tempo, sono espressione della politica dell'allora Stato della Chiesa. Con l'elezione di Pio IX Mastai Ferretti (1792-1878), succeduto al camaldolese Gregorio XVI Cappellari (1765-1846) grande appassionato di archeologia che tanto

⁵ Negli anni Venti l'architetto, urbanista, pittore e scultore svizzero naturalizzato francese Charles-Edourd Jeanneret detto Le Corbusier (1887-1965) nel redigere un «piano per una città di tre milioni di abitanti» disegnò la stazione al centro, come elemento nodale dal quale partivano le grandi arterie di traffico su gomma e su ferro: la distribuzione dell'edificato, dal centro alla periferia, rispondeva alla logica generata dall'impianto delle comunicazioni fisiche (ROSSI, 2000, p. 571).



FIG. 1. La stazione Tiburtina in una carta del 1928 (Novara, Ist. Geogr. De Agostini); a oriente, la campagna di Portonaccio e di Pietralata

si prodigò in iniziative culturali e artistiche⁶, tanto osteggiò il “nuovo” (proverbiale infatti la sua ritrosia nei confronti della ferrovia quasi fosse

⁶ Durante il suo pontificato fu approntato, nel complesso vaticano, il Museo etrusco (1837), il Museo egizio (1839), si aprì nel 1841 il Museo profano lateranense e importanti restauri riguardarono il Colosseo.

*opera infernale*⁷), presero finalmente avvio i progetti di costruzione di strade ferrate⁸.

Furono previste tre linee: la Pio Latina, che aggirando i Colli Albani doveva raggiungere a Ceprano il confine con il Regno delle Due Sicilie; la Pio Centrale, vero asse dello Stato, da Roma per Foligno, Ancona e poi Bologna; la Pio Aurelia, da Roma a Civitavecchia, il maggior porto pontificio sul Tirreno e da qui fino al confine toscano.

Le tre linee ebbero al loro nascere stazioni di partenza diverse. La Pio Latina che per cominciare raggiunse Frascati, s'installò con un capannone fuori Porta Maggiore (1856) in funzione sino all'impianto di Termini; la Pio Aurelia – poco più che un capannone⁹ – fuori Porta Portese (1859) e la Pio Centrale a Termini (intorno al 1863 ne prese il nome e diventerà la stazione centrale unica della Capitale).

⁷ La citazione è tratta dal finale ironico del sonetto di Giuseppe Gioacchino Belli (1791-1863) *Le carrozze a vapore* del 1843, dove è descritta l'ignoranza dei buoni sudditi papalini. Questa avversione attribuita al pontefice offrì più tardi lo spunto a Giosuè Carducci per comporre l'inno *A Satana* (dove il progresso è la macchina a vapore, ovvero la locomotiva), con il famoso ossimoro: «Un bello e orribile mostro si sfera» (vv. 169-170).

⁸ Secondo le cronache dell'epoca, Pio IX avrebbe deciso di introdurre il treno nello Stato Pontificio dopo averne sperimentato l'utilità quando era esule a Gaeta nel 1849, ospite di Ferdinando II delle Due Sicilie, che nel 1839 aveva fatto costruire la prima ferrovia in Italia, tra il palazzo reale di Portici e Napoli, e nel 1843 aveva impiantato l'opificio per la costruzione di locomotive, vagoni e binari a Pietrarsa (località di Portici), oggi trasformato in museo. Diamo ancora meritato spazio alla nostra prima strada ferrata rammentando che nel 1836 Ferdinando II aveva dato concessione per questa "grande opera" all'ingegnere francese Armand Joseph Bayard de la Vingtrie che l'anno successivo avrebbe costituito a Parigi una società per la realizzazione e poi gestione della ferrovia, che – come a Torino e Roma: vedi nota n. 3 – anche a Napoli "parlava" in larga misura francese. Un'ultima cosa: dal punto di vista finanziario – per l'utilizzo di risorse di privati – potremmo ascrivere questa importante iniziativa borbonica tra i casi *ante litteram* di *project financing*, procedura sempre più evocata nell'attuale sistema internazionale degli investimenti?

⁹ La struttura fu demolita nel 1886, ma dal 1863 non era più utilizzata per servizio passeggeri confluito a Termini. Alcuni hanno confuso questa antica stazione con l'Arse-nale pontificio, esteso edificio (tuttora visibile) di oltre mille mq sormontato da un tetto triangolare con due grandi entrate parallele che terminano con due archi acuti, costruito nei pressi di Porta Portese agli inizi del XVIII secolo per fabbricazione e riparazione di natanti fluviali.

1. *Termini prima*

Una stazione centrale era indispensabile; l'idea di un collegamento ferroviario fra il Nord e il Sud, che transitasse necessariamente per Roma, è riconducibile anche a Camillo Benso (1810-1861) conte di Cavour, per il suo noto e lungimirante articolo *Des chemins de fer en Italie*, pubblicato a Parigi nella «Revue Nouvelle» del 1846.

Il nome Termini può trarre in inganno; il comune viaggiatore potrebbe ritenere che questa denominazione possa riferirsi alla funzione del luogo: punto finale, terminale del viaggio. Termini non ha nulla a che fare con il termine del viaggio, ma è forse¹⁰ corruzione popolare di *Thermae*, riferimento topografico ben più antico.

La stazione infatti sorge sull'area delle Terme di Diocleziano i cui resti la fronteggiano oltre la grande piazza dei Cinquecento. La presenza, in epoche diverse, delle Terme e della stazione nella stessa area, non è casuale: per entrambe *conditio sine qua non* è l'abbondanza di acqua, per i bagni delle prime e per il rifornimento delle locomotive a vapore e i servizi della stazione.

La straordinaria ricchezza idrica è dovuta al fatto che nella vicina Porta Maggiore entravano già in epoca romana numerosi acquedotti ai quali fu aggiunto nel Cinquecento l'Acquedotto Felice, dal nome di battesimo del cardinale Felice Peretti, poi papa Sisto V (1520-1590) che, nato a Grottamare, appena adolescente entrò nell'Ordine dei minori conventuali a Montalto Marche in val d'Aso, motivo affettivo per il quale amava farsi chiamare cardinal Montalto.

Villa Montalto era la dimora con parco che il futuro pontefice si fece costruire in quella parte di Roma, prediletta anche da numerose famiglie dell'aristocrazia vaticana che qui vollero impiantare giardini e ville, poi demolite nell'Ottocento e di cui si ha ricordo anche nella toponomastica¹¹ (ANGELERI, MARIOTTI BIANCHI, 1983, pp. 31-36).

¹⁰ Non è comunque da escludere l'eventuale origine da *Terminus*, divinità dell'antica religione romana che aveva la tutela delle pietre (*termini*) che segnavano il confine; il suo culto sarebbe stato istituito da Tito Tazio e Numa Pompilio. Alla fine del mese di febbraio nella festa delle *Terminalia*, i confinanti festeggiavano i *termini* comuni e lo stato celebrava la ricorrenza al sesto miglio della via Laurentina (forse perché vi passava il limite primitivo del territorio di Roma).

¹¹ Ad esempio via dei Villini che scorre dalle mura aureliane fino a porta Pia, passando a ridosso di via di Villa Patrizi, con l'omonimo edificio, oggi sede delle Ferrovie dello Stato in piazza della Croce Rossa.

Dai Montalto-Peretti quei terreni (tra Santa Maria Maggiore e l'attuale Via Marsala, dall'odierna via del Viminale a Porta San Lorenzo: tanto era vasta Villa Montalto) passarono ai Savelli, poi alla famiglia Negroni fino ad arrivare ai Massimo¹² nel 1789. Ed è su questa nobile proprietà che cadde la scelta di costruire la stazione centrale di Roma¹³.

Dopo l'esproprio iniziarono i lavori da subito assai difficili in quanto Termini sorge su un'area per così dire "montuosa"¹⁴: infatti ancora oggi è a 59 m sul livello del mare ed era con i 73 m di altitudine della collina artificiale¹⁵ conosciuta come "Monte della Giustizia", il punto più alto di Roma, sulla cui sommità troneggiava una statua della dea Roma, rinvenuta presso le Terme Costantiniane al Quirinale, fatta lì collocare dal cardinale Alessandro Montalto, nipote di Sisto V, e poi (1878) trasferita nel parco del castello Massimo di Arsoli nella valle dell'Aniene a 60 km da Roma (JANNATTONI, 1951, p. 264).

¹² Casato romano di antica nobiltà per il quale Baldassarre Peruzzi senese (1481-1536) realizzò, nell'attuale corso Vittorio Emanuele II, il palazzo Massimo detto alle Colonne, in sostituzione di preesistenti dimore andate distrutte nel sacco di Roma del 1527. Interessante richiamare alla memoria che nel retrostante palazzetto Massimo chiamato anche palazzo Istoriato (in piazza de' Massimi), ebbero sede la prima tipografia romana (1467), a cura dei due chierici (avevano ricevuto gli ordini minori) tedeschi Arnold Pannartz e Konrad Schweinheim, e le poste pontificie, storico privilegio della famiglia, di cui si ha rievocazione tramite anche la toponomastica: via delle Poste Vecchie, collegante piazza de' Massimi a piazza Navona. Ancora in tema di principi Massimo: nella piazza della stazione (lato Viminale) sorge l'imponente palazzo costruito per l'Istituto Massimo (dal 1960 trasferito all'EUR) ed ora Museo nazionale romano di Palazzo Massimo alle Terme. Venne edificato nel 1887 dall'architetto Camillo Pistrucci (1856-1913) per conto del R.P. Massimiliano Massimo S.J. (1849-1911) che aveva destinato un'area della tenuta, ormai in dissoluzione per la costruzione della stazione ferroviaria, a sede di una scuola che riprendesse la tradizione dell'insegnamento gesuitico dopo la chiusura del Collegio Romano, passato allo Stato italiano e da allora sede del liceo classico Ennio Quirino Visconti.

¹³ Il 16 ottobre 1860 Camillo Massimo veniva esortato a nome del pontefice Pio IX «a sacrificare l'affezione di quella sua cospicua proprietà al comune vantaggio, al decoro della stazione romana, rendendosi così sempre benemerito della cosa pubblica» (Archivio Massimo, sc. V, prot. 220, mazzo I, f. 17).

¹⁴ Lo stesso stemma di Sisto V era costituito da tre monti sovrastanti (*trimontium*) e secondo alcuni il rione su cui sorgeva Villa Montalto si chiama tuttora, in suo onore, rione Monti e i suoi abitanti *monticiani*.

¹⁵ La collina si era formata nei secoli con terra di riporto, dapprima risultante dai lavori ordinati da Diocleziano per costruire le sue Terme e poi da quelli fatti eseguire da Sisto V per l'Acquedotto Felice.

In conseguenza di questa posizione rialzata della stazione e della sua piazza, le strade che da esse si diramano sono in discesa: le stesse via Marsala e via Giolitti che ne costeggiano gli attuali fianchi, via Cavour fino al Foro Romano, via Merulana verso il palazzo del Laterano, via Panisperna fino ai Fori Traianei, via Quattro Fontane che risale poi a Trinità dei Monti, e ancora via Nazionale da piazza della Repubblica a piazza Venezia.

Ricchezza d'acqua e altitudine caratterizzarono la salubrità di Termini e ebbero il loro peso quando si dovette scegliere dove collocare la stazione centrale della città; il territorio irregolare di Termini risulta comunque inconsueto per una stazione ferroviaria: il treno è pur sempre il mezzo di locomozione di pianura!

Lo sbancamento fu molto graduale anche perché in corso di sterro cominciò a spuntare – del tutto impreveduto – il muro dell'Aggere Serviano, costituito da grandi blocchi di tufo (cosiddetto di Grotta Oscura¹⁶), risalente alla prima metà del IV secolo a. C., quando dopo l'incendio dei Galli di Brenno la cinta muraria venne riedificata e rafforzata.

L'Aggere attraversava in diagonale l'area destinata alla stazione, dall'angolo situato di fronte alla chiesa del Sacro Cuore innalzata nel 1887 dall'architetto Virginio Vespignani (1808-1882), all'altro lato in direzione di Santa Bibiana¹⁷. Per questa ragione i resti portati alla luce e conservati in sito all'esterno della stazione, sull'angolo del piazzale dei Cinquecento con via Marsala, hanno costituito sempre un grande problema per Termini, tanto da essere addirittura inglobati nell'area ferroviaria.

Con molte difficoltà, facilmente congetturabili, un adeguato edificio venne iniziato solamente nel 1867 su progetto dell'architetto pontificio Salvatore Bianchi (1821-1890); negli anni precedenti la stazione si era "acquartierata" provvisoriamente presso le cosiddette Botteghe di Farfa che erano una fila di fabbricati eterogenei (destinati a granai, filande, studi di artisti, magazzini) che delimitavano verso la piazza di Termini i terreni coltivati della proprietà Massimo.

La stazione era costituita da due corpi di fabbrica laterali, classicheggianti e simmetrici, collegati da una grande pensilina a facciata triangolare neogotica, sulla quale in seguito fu collocato un orologio che giocò un gran

¹⁶ Tufo semilitoide poroso, di colore giallastro, caratteristico di cave nel territorio di Veio.

¹⁷ Antica piccola chiesa – in via Giovanni Giolitti – risalente al V secolo, ricostruita nel 1626 da Gian Lorenzo Bernini (1598-1680).



FIG. 2. La prima stazione Termini (Roma, Vasari)

ruolo nel costume dei romani dell'età umbertina e fino alla seconda guerra mondiale: era il luogo d'incontro preferito, anche perché molte linee tranviarie confluivano a Termini. Inoltre davanti al frontone fu strutturato nel 1887, dall'architetto Francesco Azzurri (1831-1901), il monumento ai caduti di Dogali (con l'obelisco egizio¹⁸ dedicato a Ramses II) soprannominato comunemente "il pignolo": gli appuntamenti si davano sotto "il pignolo" davanti all'orologio.

La stazione assunse non solo funzioni commerciali quale centro di smistamento dei numerosi passeggeri in arrivo e in partenza, ma divenne a

¹⁸ Rinvenuto nel 1883 dall'archeologo Rodolfo Lanciani (1847-1929) alla Minerva nei pressi del Pantheon. Quando nel 1924 venne ridisegnata – a Termini – la rete dei trasporti pubblici, il monumento a suo tempo collocato non senza dissensi in quel luogo fin da allora di notevole transito, trovò meno ingombrante collocazione nei giardinetti verso piazza della Repubblica.

seguire luogo di ritrovo cittadino per l'attrazione che suscitava il rinomato ristorante Valiani, frequentato anche da molti buongustai romani.

2. *Termini dopo*

Veniamo ora alla nuova Termini, quella attuale, dedicata¹⁹ a Giovanni Paolo II (1920-2005): negli anni Trenta non era solo urgente la ricostruzione dei fabbricati della stazione, ma era ormai indifferibile la sistemazione dello spazio antistante, riconsiderando tutto l'insieme di Termini nella giusta dimensione di problema urbanistico. L'architetto che impostò la questione in questi termini – è il caso di dire – fu Angiolo Mazzoni (1894-1979)²⁰.

Questa nuova Termini, secondo il Piano regolatore generale del 1931 che stabiliva i criteri di sistemazione di piazza dei Cinquecento, avrebbe dovuto subire un declassamento. Il Piano prevedeva infatti Termini non stazione principale di Roma, ma una semplice stazione di transito; si prevedeva anzi l'abolizione della funzione centrale e il suo sdoppiamento in due scali principali, uno a Nord della città (Flaminia) e l'altro a Sud (Casilina). Ma è significativo ricordare che la nuova Termini (di transito) era prevista come scalo sotterraneo.

Sarebbe stata una soluzione non priva di originalità, con un precedente nella stazione di piazza Garibaldi a Napoli; sarebbe stata, ma non lo fu perché di quel progetto non se ne fece nulla e così demolendo concettualmente e di fatto la stazione di Salvatore Bianchi, l'architetto Mazzoni poté avviare nel 1938 la costruzione della stazione monumentale della capitale che si accingeva a commemorare, con l'Esposizione Universale di Roma (E42), il ventennale del regime fascista. È in questa dimensione il limite del

¹⁹ Il 23 dicembre 2006, con cerimonia ufficiale d'inaugurazione, sono state collocate simmetricamente nella galleria centrale due steli alte circa 12 metri, opera dell'architetto Roberto Malfatto, costituite da un corpo centrale di colore grigio che ospita la titolazione a Giovanni Paolo II e un coronamento bronzeo che idealmente proietta verso l'alto la luce.

²⁰ Responsabile della sezione Architettura del Servizio Lavori delle Ferrovie dello Stato, allievo del più famoso Marcello Piacentini (1881-1960), fu preposto in epoca fascista alla progettazione di stazioni e di uffici postali, realizzati secondo un composito stile costruttivista, razionalista e futurista. Ricordiamo tra le sue opere più significative: la Centrale termica della stazione di Firenze (Santa Maria Novella), le ricevitorie postali di Sabaudia, Latina, Pola, le stazioni ferroviarie di Siena, Montecatini Terme, Trento, Reggio Calabria e Messina. Finita la guerra fu epurato e nel 1948 lasciò l'Italia in esilio volontario per la Colombia.

progetto Mazzoni che cede volentieri alla retorica della monumentalità, della potenza e della grandiosità.

Rivoluzionario e geniale risultò comunque l'arretramento di circa 185 m del fronte della piazza, allargata così di buon tratto, ma soprattutto liberata dall'Aggere o – se preferite – per liberare l'Aggere; inoltre si è rivelata ragguardevole la funzionalità dello scalo, consentito dalla scelta del modello di stazione di testa cosiddetto “all'italiana”. Questo modello

«colloca i principali accessi e servizi ferroviari lungo i fianchi laterali, parallelamente alla linea del ferro, per attivare maggiori possibilità di scambio tra viabilità urbana e infrastrutture ferroviarie, scaricando di funzioni il fronte della stazione, il cui ruolo è quello di semplice atrio e di copertura delle testate dei binari» (ALTARELLI, 1990, p. 120).

Ciò spiega perché, quando i lavori vennero sospesi per la guerra, fossero ultimati solo i due fabbricati laterali lungo via Marsala (alloggi per personale viaggiante, servizi doganali e postali, bagagliai e sale d'attesa) e lungo via Giolitti (biglietteria, altro deposito bagagli, ristorante con una grande cappa cieca in cemento armato e granito²¹, un punto di ristoro ed alloggi per militari).

La costruzione del frontale sarà ripresa nel dopoguerra. Nel febbraio del 1947 fu pubblicato un bando di concorso aperto alla partecipazione di tutti gli ingegneri e architetti italiani. Sui tredici progetti presentati, furono dichiarati vincitori *ex-aequo* i progetti dei due gruppi di professionisti: Eugenio Montuori-Leo Calini e Massimo Castellazzi-Vasco Fadigati-Achille Pintonello-Annibale Vitellozzi. Ad essi venne dato l'incarico di compilare il progetto definitivo, valendosi dei suggerimenti tecnici dell'Amministrazione ferroviaria.

Due le principali innovazioni dell'intervento: 1) l'avanzamento del fronte di circa cinquanta metri, utilizzato oltre che per l'allungamento dei binari, per distaccare l'atrio partenze dai fabbricati laterali con l'inserimento di una galleria coperta a vetrata larga 24 m, alta 14 e lunga 220 che at-

²¹ Originale ed elegante struttura che ancora oggi non passa inosservata nel percorso interno o esterno alla stazione, per raggiungere o allontanarsi dai binari 25, 26, 27, 28, 29 (Stazione per le linee del Lazio) da dove partono anche i convogli (*Leonardo express*) per l'aeroporto di Fiumicino; recentemente è stato ripristinato il ristorante, col nome *Convoglia-Viaggio di sapori*, ampio oltre 1.500 mq. Il granito sopra menzionato pare – da fonte non ufficiale – di provenienza finlandese, in relazione all'aiuto ricevuto dall'Italia nel 1939 (venticinque aerei caccia “Fiat G 50”) quando la Finlandia subì l'invasione sovietica.

traversa tutto il corpo della stazione congiungendo i lati opposti di via Giolitti e via Marsala; 2) la copertura ondulata, sopra un atrio di 4.500 mq, sporgente a tettoia di 20 m sull'esterno, ha linee morbide ed ampie vetrate che la rendono luminosa e aperta, contrappunto al razionalismo del corpo di fabbrica degli uffici che la sovrastano; verrà chiamata "il dinosauro"; la decorazione del frontone con forme astratte di pregevole fattura è dello scultore ungherese Amerigo Tot (1909-1984).

Grazie proprio a questo frontale, la città entra nella stazione e la stazione si fa città assumendo nella galleria le caratteristiche di piazza.

In occasione del Grande Giubileo del 2000 gli spazi dedicati all'atrio e alla biglietteria con ingresso da piazza dei Cinquecento sono stati interessati da un funzionale *restyling* di ampia portata (libreria su due piani, punti di ristoro, negozi), di cui si ha ricordo in una grande targa di metallo brunito, a caratteri cubitali²², collocata – purtroppo – in un angolo nascosto del salone biglietteria, dalla parte di via Marsala, da dove si scorgono i poderosi resti delle cosiddette Mura Serviane.

3. *Uno sguardo orientativo alla rete*

A questo punto ci sembra indispensabile tentare un'articolazione spaziale degli scali romani, con riferimento alle linee cui afferiscono e ai macrosettori urbani di appartenenza. Si rileva la preminenza, per importanza di impianti, del settore orientale, caratterizzato dalla confluenza di linee di rilevanza nazionale: oltre a Termini e Tiburtina, troviamo altre stazioni sulla Roma-Firenze e sulla Roma-Pescara; è qui opportuno comunque segnalare la prevista stazione Pigneto (nodo di diramazione per Napoli e per i Castelli Romani)²³.

All'area meridionale appartengono Tuscolana (sulla Roma-Pisa), Ostiense, Porta San Paolo (Roma-Lido), e due stazioni sulla linea regionale per

²² ALL'INIZIO / DEL GRANDE GIUBILEO DEL DUEMILA / ALLA PRESENZA DI CARLO AZEGLIO CIAMPI / PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA / È RICONSEGNATA ALLA CITTA' DI ROMA / LA STAZIONE TERMINI / RESTAURATA NELLE FORME / RINNOVATA PER I VIAGGIATORI / CONSERVATA PER I CITTADINI / COME LUOGO DI VITA SOCIALE / 29 GENNAIO 2000.

²³ Il progetto per la stazione Pigneto è compreso nell'accordo tecnico, stipulato nel marzo 2010, tra Comune e Ferrovie dello Stato, che prevede – tra l'altro – il completamento dell'*anello* (cfr. anche la successiva nota n. 25).

l'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino (Villa Bonelli²⁴ e Magliana).

Ad ovest in senso orario riscontriamo tra le altre: Trastevere, Quattro Venti, San Pietro (con diramazione per la stazione vaticana), Monte Mario (sulla linea regionale per Capranica e Viterbo), Roma Aurelia (sulla Roma-Pisa) presso il GRA (Grande Raccordo Anulare), quest'ultima già inserita nel cosiddetto *anello* ferroviario della Capitale²⁵.

Il settore settentrionale comprende numerosi scali della Roma-Civita-castellana-Viterbo ed altri, ad esempio Settebagni, della linea Roma-Firenze. Essendo caratterizzato da territorio accidentato con presenza, oltre al Tevere, di rilievi quali Monte Mario, Monti Parioli e Monte Antenne, questo settore ha richiesto particolari opere, come viadotti e gallerie, nelle vicinanze delle quali sono state costruite stazioni, ad esempio quelle di piazzale Flaminio, Euclide e Acqua Acetosa.

4. *Articolazione per zone e linee*

a) Nella zona Nord-orientale, sulle linee Roma-Firenze e Roma-Pescara, la stazione Tiburtina è per importanza la seconda della capitale; sussidiaria a Termini e collegata al vicino Scalo merci San Lorenzo, costituendo da sempre un sistema, ha funzioni di interscambio per i treni Alta velocità.

Nata nei primi anni del Novecento con il nome di stazione Portonaccio²⁶, negli anni Quaranta assunse l'attuale nome e fu ristrutturata secondo un progetto, peraltro non realizzato integralmente, di Angiolo Mazzoni.

²⁴ Dal nome dell'ingegnere piemontese Michelangiolo Bonelli (1869-1961) che nel 1925 acquistò quella parte di Campagna Romana, allora denominata Villa Balzani, ove sperimentò con successo nuovi sistemi di coltivazioni agricole; venne insignito da Vittorio Emanuele III del titolo di Cavaliere dell'Ordine al "Merito del Lavoro".

²⁵ Il progetto di un "anello" risale alla fine dell'Ottocento. I lavori, iniziati nel 1913 e proseguiti negli anni Venti (posa di binari, viadotti, gallerie), furono sospesi fino agli anni Ottanta, quando – per il Campionato Mondiale di Calcio 1990 – furono ripresi nella zona Nord, particolarmente coinvolta per la presenza dello Stadio Olimpico. L'*anello*, interrotto alla stazione Vigna Clara (peraltro inagibile), dovrebbe proseguire in direzione Tor di Quinto, scavalcare il Tevere e raccordarsi alla linea Roma-Firenze presso lo Scalo merci di Roma smistamento.

²⁶ Toponimo riferito alla parte del quartiere Tiburtino, esterna alla *linea* daziaria, derivante da un antico arco murario.



FIG. 3. Stazione Tiburtina: il nuovo “ponte” in costruzione

Attualmente sono in corso lavori (iniziati nel 2007) su progetto dello studio ABDR Architetti Associati (Maria L. Arlotti, Michele Beccu, Paolo Desideri, Filippo Raimondo) per ampliare la stazione che è caratterizzata da un piano “a ponte”, sospeso sopra i binari, lungo 360 m e largo 60, nel quale saranno ubicati tutti i servizi necessari ai passeggeri, nonché negozi e punti di ristoro. Sono altresì previsti parcheggi, aree verdi e spazi per esercizi commerciali distribuiti su una superficie di circa 5 ettari, suddivisa tra i quartieri Nomentano e Pietralata; questi con il citato ponte miglioreranno il reciproco collegamento dopo la strutturale continua separazione originata dalla strada ferrata.

Inoltre l'accresciuta importanza dello scalo e le connesse nuove strutture stradali (viadotti e sottopassi) potrebbero determinare una sensibile diminuzione del volume di traffico passeggeri per Termini, con intuibili effetti sulla mobilità cittadina nella zona centrale.

Nel 2011 (150° dell'Unità d'Italia), con precisione il 28 novembre, il Presidente Giorgio Napolitano ha inaugurato la nuova stazione che è stata

intitolata a Camillo²⁷ Benso conte di Cavour. Nell'atrio, dalla parte della circonvallazione Nomentana su una stele alta 20 metri, sono incise le parole pronunciate da Cavour il 25 marzo 1861, in risposta ad un'interpellanza parlamentare sulla questione romana "... in Roma concorrono tutte le circostanze storiche, intellettuali e morali che devono determinare le condizioni della capitale di un grande stato".

Sulla stessa linea per Firenze s'incontrano le stazioni Nomentana e Val d'Ala, che si possono considerare parte dell'anello ferroviario. Appartendenti al tipo fermata passante, sono importanti per essere le prime fermate urbane utilizzate dai pendolari provenienti da Nord (Sabina-Reatino), nonché dai passeggeri diretti sia alla vicina stazione Tiburtina, quindi verso il centro cittadino, sia all'aeroporto di Fiumicino.

In particolare la stazione Val d'Ala, ubicata nell'omonima via parallela alle importanti arterie via Conca d'Oro e via dei Prati Fiscali, di recente apertura (2009) contribuisce ad alleviare l'isolamento della zona (Conca d'Oro-Le Valli) densamente popolata e delimitata, come una penisola, dall'Aniene (Teverone) e dal Tevere; fino a tutti gli anni Cinquanta l'intero settore compreso tra la Nomentana e la Salaria, attraversato dalla ferrovia ed in parte occupato dalla tenuta di Villa Chigi, non era stato raggiunto dalla *cementificazione* ed era ancora ascrivibile *in toto* alla Campagna Romana.

Abbiamo accennato, a proposito dell'anello ferroviario, al punto in cui esso si dovrebbe raccordare alla linea Roma-Firenze: la stazione Roma smistamento (scalo merci e deposito convogli) situata nel settore Nord Est in corrispondenza del quartiere Nuovo Salario, che compartecipa al nome (Nuovo Salario-Roma smistamento) di questa stazione passante di semplice fermata per i convogli regionali Orte-Aeroporto di Fiumicino.

Proseguendo lungo la via Salaria, la stazione successiva è Fidene (inaugurata nel 1996); qui sorgeva l'antica città alleata dell'etrusca Veio, con acropoli sulla collina di Villa Spada.

Al limite settentrionale dell'insediamento urbano, che ha oltrepassato il GRA, è la stazione Settebagni, costituita da un fabbricato di oltre 500 mq, che accoglie magazzini ed uffici. In considerazione dei collegamenti con la rete stradale e autostradale (GRA, Autostrada del Sole, via Salaria)

²⁷ Un commento sull'origine non affatto piemontese di questo nome; è infatti un antico (*camillus*) del rituale latino con cui si designavano i fanciulli che assistevano i sacerdoti nei sacrifici. Il nostro Camillo fu così battezzato per onorare il suo padrino Camillo dei principi Borghese romano, allora governatore dei dipartimenti francesi in Italia, che "teneva corte" a Torino secondo lo splendore proverbiale del suo casato.



FIG. 4. Val d'Ala stazione passante

lo scalo potrebbe avere ulteriore sviluppo anche a servizio dell'Alta velocità e del nucleo abitato.

Continuiamo la rassegna delle stazioni in zona Nord con quelle in funzione della Roma-Civitacastellana-Viterbo che inizia da piazzale Flaminio.

Una delle tre stazioni di *testa* è appunto Piazzale Flaminio, edificio di tre piani adiacente all'ingresso monumentale di Villa Borghese, inaugurata il 28 ottobre 1932 secondo un progetto razionalista dell'architetto milanese Ariodante Bazzero; la linea e la stazione sono conosciute come "Roma Nord" dal nome dell'originario gestore, Società Romana Ferrovie del Nord. Dal 2010 la linea appartiene alla Regione Lazio ed è gestita dall'Agenzia per i trasporti autoferrotranviari del Comune di Roma (ATAC).

Il servizio ferroviario, limitato a Civitacastellana, era iniziato nel 1906, con partenza da piazza della Libertà in Prati, a ponte regina Margherita, dove esisteva una stazione con aspetto di *chalet* ornato con decorazione floreale e cornici; nel 1913 la linea, di tipo misto tranviario-ferroviario, fu prolungata fino a Viterbo. Alla fine degli anni Venti si decise di creare un



FIG. 5. Stazione Piazzale Flaminio

nuovo tratto urbano in galleria, con stazione terminale sotterranea (la prima a Roma), progettato dall'ingegner Ernesto Besenianica (1864-1940) immortalato con una grande statua in travertino, che s'impone nell'atrio a destra.

Circa 1.500 m in galleria, sotto la collina dei Parioli, separano la stazione di piazzale Flaminio dalla successiva, Euclide anch'essa sotterranea e aperta nel 1958 (con ingresso in un palazzo dell'omonima piazza, angolo via Guelfo Civinini). Altri 500 m di galleria terminano alla stazione Acqua Acetosa, la prima in superficie, a Nord della collina dei Parioli; il fabbricato, di due piani con uffici vari, inaugurato anch'esso nel 1932, si affaccia su un ampio piazzale con parcheggio²⁸.

²⁸ Nei pressi in un piccolo parco è la fonte dell'Acqua Acetosa. Papa Alessandro VII Chigi (1599-1667), durante il suo pontificato, fece elevare su progetto del pittore Andrea Sacchi (1599-1661) il prospetto architettonico che ancora inquadra la sorgente, restaurato nel 2009 a cura del vicino Circolo Canottieri Aniene. Quest'acqua "acetosa" è la più celebre fra le consimili acque acidule sparse per la Campagna Romana. Era preferita dai romani al punto che un'apposita confraternita di "acquacetosari" la distribuiva in città fino a tutto l'Ottocento.



FIG. 6. Stazione Acqua Acetosa



FIG. 7. Fonte dell'Acqua Acetosa

Percorrendo il viale per circa 500 m si incontra sulla destra la stazione Campi Sportivi, inaugurata in occasione delle Olimpiadi del 1960²⁹. Costituita soltanto da marciapiedi e da un sovrappasso per consentire ai pedoni di raggiungere il parallelo viale della Moschea, è stata recentemente ristrutturata con banchine più alte ed ascensori. Questi lavori di miglioramento sono già stati eseguiti per la successiva fermata, distante meno di 600 m: Monte Antenne, aperta nel 1990 per i campionati mondiali di calcio, al fine di consentire “interscambio” tra ferrovia, circonvallazione Est (via Olimpica) ed il citato viale della Moschea.

Nella pianura alluvionale del Tevere si trova Tor di Quinto, aperta nel 1954 e consistente in un solo modesto edificio; è stata recentemente ristrutturata, con miglioramento dell’accessibilità: quest’ultimo aspetto è particolarmente importante per la vicinanza a strade urbane ed extraurbane di grande comunicazione e trattandosi del futuro nodo di scambio tra la linea Roma-Viterbo e l’*anello* ferroviario³⁰.

Proseguendo verso Nord, lungo la via consolare Flaminia e la parallela via Vitorchiano, s’incontra la stazione Due Ponti, poco prima della confluenza nel Tevere dei Fossi della Crescenza e dell’Acqua Traversa: da cui il nome e il toponimo. La stazione passante di superficie, aperta nel 1932, ha due marciapiedi coperti da pensiline, collegati da un sottopassaggio³¹.

Anche la vicina Grottarossa è del 1932; al primo fabbricato è stato aggiunto un secondo nel 1990. In questo stesso anno e nel 2001 è stata ampliata la stazione successiva, Saxa Rubra, anch’essa sulla via Flaminia, importante nodo di scambio con molte linee di autobus per il viterbese (via Tiberina, Cassia, Braccianese e Cassia Veientana).

L’ultima entro il GRA è quella denominata Centro Rai, ovviamente a servizio come la precedente dell’Ente radio televisivo di Stato. All’esterno

²⁹ Tra la collina articolata dei Parioli e la via Olimpica sono state impiantate varie strutture sportive: lo stadio dedicato a Paolo Rosi (1924-1997) capitano della nazionale italiana di *rugby* e successivamente indimenticabile telecronista sportivo, campi per *baseball* e atletica leggera.

³⁰ In quest’area sono da menzionare l’ippodromo militare, il complesso del Reggimento Lancieri di Montebello e la caserma dei Carabinieri intitolata a Salvo D’Acquisto (1920-1943), medaglia d’oro al valor militare.

³¹ Come per Tor di Quinto anche qui ricordiamo la presenza di sedi della Protezione civile e di federazioni sportive (Pallavolo, Pallacanestro, Sport invernali).

del GRA, ma pur sempre entro i confini comunali (XX Municipio), sono da citare altre stazioni sulla linea per Viterbo: Labaro³², La Celsa e, al limite del tessuto abitativo suburbano, Prima Porta³³. Questa stazione è anch'essa di tipo passante e funziona dal 1932. Nella zona sono da ricordare la villa di Livia Drusilla (terza moglie di Augusto) in località *ad gallinas (albas)*, dominante la piana del Tevere e le vie Flaminia e Tiberina, nonché il cimitero Flaminio (il più vasto di Roma: 143 ettari) instaurato nel 1941 al km 14,400 della via consolare, dove preesisteva il piccolo cimitero di Montebello.

b) Nella zona centro orientale si snoda la linea Roma-Tivoli-Sulmona-Pescara, che inizia con la stazione Termini. Lungo il suo percorso sono ubicate alcune stazioni passanti minori, fermate dei treni regionali e metropolitani. La prima è la Prenestina, inaugurata nel 1887 e rimasta per oltre un secolo isolata rispetto al tessuto edificato che si veniva ampliando lungo la direttrice della via Prenestina, fino all'apertura di una breve strada di collegamento e di un piazzale di interscambio con gli autobus urbani. Ristrutturata nel 1938 con largo uso di mattoni e travertino secondo un progetto dell'architetto Paolo Perilli³⁴ con richiami allo stile degli architetti Narducci (stazione Ostiense) e Mazzoni, copre una superficie di 1300 mq con un edificio passeggeri lungo circa 80 m sul lato prospiciente il piazzale.

La seconda è Serenissima, aperta nel 2007 come fermata della linea regionale per Tivoli, situata in una galleria artificiale sotto un viadotto della via Serenissima, che collega il quartiere Collatino a via dei Monti Tiburtini e quindi ai quartieri Nomentano e Salario.

Le successive sono: Togliatti, anch'essa di tipo passante, nei pressi dell'incrocio tra l'omonimo viale e la via Collatina, Tor Sapienza, con piccolo fabbricato (142 mq) per i viaggiatori, La Rustica, in una zona quasi disabitata presso un'uscita del GRA, quindi idonea a funzioni di interscambio.

³² Chiusa per lavori di ristrutturazione dal 28 giugno 2010 in funzione dell'ammodernamento e potenziamento della linea ferroviaria.

³³ Si ipotizza che facesse parte di un acquedotto, sotto il quale passava la via Flaminia e probabilmente doveva essere la porta che apriva il primo ingresso a Roma per chi veniva da Nord.

³⁴ Dopo il secondo conflitto mondiale gli fu dato incarico di sistemare definitivamente la stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia.



FIG. 8. Stazione Serenissima e viadotto dell'omonima via

Fuori dal GRA troviamo Salone³⁵, prossima al confine comunale, definita stazione di periferia con fabbricato viaggiatori di soli 155 mq in aperta campagna e isolato rispetto al tessuto abitato. Recentemente ristrutturata (con marciapiedi lunghi 250 m, tunnel sotto i binari, nuove pensiline), la stazione è nodo di interscambio per il traffico ferroviario e automobilisti-

³⁵ Nei pressi, all'altezza del km 19,5 della via Collatina, tra la via Prenestina e l'Aniene, sorgono un casale d'epoca medioevale e un'antica torre di guardia alle sorgenti dell'acquedotto Vergine, costruito da Marco Agrippa nel 19 a. C. Ci piace rammentare che a Roma gli acquedotti sfociano (ancora oggi) in un castello terminale, monumentalizzato in una cosiddetta "mostra", e quella dell'Acqua Vergine è la Fontana di Trevi, stupendamente realizzata nel 1732 da Nicola Salvi (1697-1751). In totale possiamo contare altre sei "mostre": dell'Acqua Felice (fontana del Mosè in piazza San Bernardo), dell'Acqua Paola (fontanone del Gianicolo), dell'Acqua Pia antica Marcia (fontana delle Naiadi in piazza della Repubblica), del Nuovo Acquedotto Vergine Elevato - N.A.V.E. (arcate del Pincio in piazza del Popolo), dell'Acquedotto del Peschiera (fontana in piazzale degli Eroi), dell'Acquedotto del Peschiera-Capore (fontana di piazzale Ostiense).

co, frequentata da circa 300.000 pendolari provenienti dai nuclei vicini (Settecamini, Setteville, Lunghezza), da Tivoli, Guidonia, dalla valle dell'Aniene e dall'Abruzzo.

Ultima stazione sulla linea regionale, al limite orientale del Comune e del suburbio, è Lunghezza, costruita nel 1987. Di tipo passante, fermata dei treni da e per Tivoli, si trova presso il sito dell'antica Collazia, con castello di epoca altomedioevale e un parco che confina con la stessa struttura ferroviaria. Per la vicinanza all'ingresso dell'autostrada Roma-L'Aquila e a vari nuclei abitati compresi tra l'Aniene e le vie Tiburtina e Prenestina (San Vittorino, Ponte di Nona, la stessa Lunghezza), può diventare elemento importante oltre che per funzioni di interscambio con la rete delle comunicazioni regionale e nazionale, anche per l'accessibilità dei suddetti insediamenti.

c) Le stazioni attribuite alla zona definita Sud orientale (Casilina, Torricola e Capannelle), anche se poco importanti sotto l'aspetto dell'afflusso dei passeggeri, sono tuttavia da menzionare in quanto comprese in aree periferiche e suburbane densamente popolate e potenzialmente capaci di più razionale ed intensa utilizzazione come nodi di interscambio con i trasporti metropolitani su ferro e su gomma.

Casilina in via del Mandrione, costituita da un modesto fabbricato viaggiatori, stazione passante delle due linee per Napoli (via Formia o via Cassino), è stata chiusa nel 2003 per limitato utilizzo dovuto al ruolo secondario rispetto alle vicine stazioni Tuscolana e Prenestina.

Nelle funzioni di polo di interscambio tra il traffico urbano e quello ferroviario del settore regionale orientale, nonché tra le linee regionali Orte-Fiumicino, Roma-Frascati e Roma-Frosinone-Cassino, la stazione dovrebbe essere sostituita dalla nuova e più centrale struttura Pigneto (in via del Pigneto), secondo un progetto che ne prevede l'apertura parziale nel 2013, con successivi lavori fino al 2020. Questa stazione sarà ubicata nel tratto Sud Est dell'*anello* ferroviario, tra la Tuscolana e la Tiburtina, ed in essa fermeranno anche i convogli della futura linea "C" della Metropolitana.

Sulla linea Roma-Latina-Formia-Napoli è la stazione passante Torricola, dotata di tre binari e senza servizi per i viaggiatori; la circondano i quartieri Ardeatino e Appio-Pignatelli a Nord, Appio Claudio e Capannelle a Est, l'Aeroporto di Ciampino a Sud. Una sua più intensa utilizzazione, anche in funzione dell'importante Deposito centrale dell'Aeronautica Militare lì nei pressi, si otterrebbe collegandola con la linea "B" della Metropolitana (quartiere Laurentino), con Cinecittà e con la vicina Capannelle, al li-

mite del territorio comunale, fermata passante per i treni diretti ai Castelli Romani (linea inaugurata nel 1856) e quelli della Roma-Cassino e della Roma-Colleferro-Frosinone. La stazione Capannelle è raggiungibile dalla via Appia Nuova, distante circa 700 m, costeggiando l'estremità settentrionale dell'ippodromo.

Continuando il nostro percorso secondo zone e linee, a Sud Est del nodo di Termini, sulla Roma-Pisa si incontra Tuscolana, aperta nel 1891 con funzione di scalo merci e comunque sussidiaria, analoga a quella accennata per la stazione Tiburtina sulle linee dirette a nord. Dopo vari progetti di ristrutturazione per far fronte alle esigenze derivanti dallo sviluppo insediativo e demografico di quel settore della città, dopo gli anni Cinquanta fu ampliato l'edificio viaggiatori, che attualmente si presenta con una facciata di due piani ed un piano terra formato da nove campate. La stazione, nel piazzale omonimo, ha funzioni di interscambio soltanto con gli autobus urbani e dista 200 m dalla fermata Ponte Lungo della linea "A" della Metropolitana; sono state tuttavia evidenziate difficili condizioni di accessibilità derivanti, tra l'altro, dal dislivello rispetto alla via consolare dalla quale prende il nome.

d) Ancora sulla linea Roma-Pisa, nel tratto più *meridionale* dell'*anello* ferroviario, è un'altra importante stazione: l'Ostiense, anch'essa di tipo passante in superficie, ubicata in piazzale dei Partigiani, non lontana dalla stazione Porta San Paolo per il lido di Ostia. Collegata con quest'ultima linea, la stazione Ostiense è nodo di scambio con la Metropolitana "B" e con numerosi autobus urbani con capolinea nel già menzionato ampio piazzale.

Costruita negli anni 1939 e 1940 secondo uno stile "monumentale", su progetto di Roberto Narducci (1887-1979), a rifacimento di un manufatto provvisorio dello stesso architetto, doveva *in primis* accogliere Adolf Hitler in visita a Roma³⁶, e poi avrebbe dovuto servire per l'Esposizione Universale di Roma (E42). Tra i materiali usati spiccano il travertino (*lapis tiburtinus*) per la facciata e il porticato, marmi policromi apuani per l'interno e i pavimenti, decorati a mosaico; sono inoltre da ricordare un bas-

³⁶ L'evento si svolse il 2 maggio 1938 e in quell'occasione ci si vergognò del vecchio edificio di Termini e la sua facciata fu mascherata con cartone, cartapesta, pennoni e bandiere, sovrastrutture artisticamente approntate dalle maestranze di Cinecittà che Benito Mussolini aveva inaugurato il 28 aprile 1937.

sorilievo e un altorilievo di Francesco Nagni (1897-1977), archeologo e scultore, autore tra l'altro dei quattro splendidi pannelli di marmo che *narrano* – lungo via dei Fori Imperiali – lo sviluppo di Roma antica nel tempo e nello spazio.

Nel 1990, per il campionato mondiale di calcio, fu inaugurato un imponente fabbricato, collegato alla stazione con scale mobili, che per breve tempo funzionò come *air terminal* ferroviario per l'aeroporto di Fiumicino. Dopo anni di abbandono, recentemente è stato acquistato da una società privata per essere probabilmente utilizzato come centro commerciale e di servizi in funzione del nucleo – ad alta intensità abitativa – che sta sorgendo negli spazi ancora liberi tra via Girolamo Benzoni, piazzale XII ottobre 1492, via Capitan Bavastro e come struttura di supporto per decongestionare il traffico del nodo di Termini, in previsione anche di iniziative ferroviarie di natura privata.

Da piazzale dei Partigiani viale delle Cave Ardeatine conduce, dopo circa 500 m, a Porta San Paolo e all'omonima stazione, capolinea (stazione di *testa*)³⁷ della ferrovia Roma-Lido, progettata da Marcello Piacentini e solennemente inaugurata nel 1924. Successiva stazione di superficie sulla stessa linea è Eur Magliana, anch'essa risalente al 1924 altresì utilizzata dalla Metropolitana "B".

Si è in precedenza accennato alla scarsa influenza esercitata sul tessuto urbano dalla prima stazione Trastevere. Inaugurata nel 1890 come stazione di *testa* in un ampio spazio adiacente al Tevere, fuori Porta Portese dove oggi è piazza Ippolito Nievo, serviva i quartieri sulla sponda destra del Tevere e contemporaneamente avrebbe dovuto "alleggerire" Termini, ormai insufficiente a rispondere all'aumento della domanda di traffico ferroviario.

L'attività di questo nuovo scalo fu, nei primi anni di vita, assai limitata e solo dopo l'allacciamento³⁸ con la stazione di San Pietro, diventando così capolinea della Roma-Viterbo, raggiunse un traffico viaggiatori consolidato. La stazione, lunga in tutto 1.212 m, era munita di undici binari di cui quattro dedicati al traffico viaggiatori di linea e co-

³⁷ Tre sono le stazioni di *testa* romane: Termini, Porta San Paolo e Piazzale Flaminio della ferrovia Roma Nord per Civita Castellana e Viterbo. Fino al 1911 anche la stazione Trastevere era di *testa* nell'attuale piazza Ippolito Nievo.

³⁸ Reso possibile dall'impegnativa realizzazione della galleria del Gianicolo sotto Monteverde.



FIG. 9. Ex Air Terminal

perti da tettoia realizzata con un'opera in ferro e vetro di particolare pregio³⁹.

Ciò premesso dobbiamo però sottolineare che questa stazione era “nata male”. Uno dei problemi da risolvere della circolazione ferroviaria romana di quei tempi era proprio quello della posizione scarsamente efficiente della stazione Trastevere che non solo era esclusa dal traffico di transito della Roma-Pisa, ma era ancora priva dell'allacciamento con Termini, rimasto lettera morta nonostante i tanti progetti elaborati, ma mai approvati, anche perché già da allora ogni iniziativa sul territorio di quella parte di Roma, doveva fare i conti con i provvedimenti governativi concernenti, in questo caso, l'area archeologica che comprendeva

³⁹ Ne abbiamo testimonianza nell'*Album di n. 71 tavole - Stazione di Roma Trastevere (Particolare della tettoia metallica)*, della *Relazione sugli studi e lavori eseguiti dal 1885 al 1897*, redatta dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, Servizio delle costruzioni, Roma, 1898.

l'Aventino, il Circo Massimo e l'intero asse Piramide Cestia-Porta San Paolo⁴⁰.

Nei primi anni del Novecento le Ferrovie dello Stato si trovarono ad affrontare il complesso problema insieme ferroviario e urbanistico: evitare che i tracciati ferroviari spezzassero la continuità dello sviluppo urbano. C'era il rischio che i binari, separando alcuni quartieri dal resto della città, ne decretassero il declino, influenzando negativamente sul loro sviluppo urbanistico, sociale ed economico. In questo periodo venne realizzata gran parte dei viadotti cittadini che ancora oggi consentono la mobilità centro-periferia lungo gli assi viari principali non solo a Roma, ma in numerose città italiane.

Ed allora per la stazione Trastevere si decise di costruire un nuovo scalo ferroviario di transito, impostato direttamente sulla Roma-Pisa. La nuova struttura, l'attuale Roma Trastevere, veniva così posizionata sul tracciato proveniente da Termini e su di essa veniva fatta convergere anche la sede ferroviaria finale della Roma-Viterbo.

Fu un intervento radicale, di grande impatto urbanistico; tra l'altro venne abbandonato un tratto della vecchia Roma-Pisa che comprendeva anche il ponte di ferro costruito dal governo pontificio (l'attuale ponte dell'Industria). Fu realizzato un nuovo ponte in muratura sul Tevere (alcune decine di metri a monte e quindi "a vista" del precedente) e si costruirono due viadotti in cemento armato di rilevante importanza che scavalcavano la via Portuense e la via Ostiense, ricollegando il nuovo tracciato con il vecchio in direzione di Termini nella zona che oggi coincide – tanto per dare un'idea – con la stazione Ostiense.

La nuova Trastevere fu costruita negli anni 1907-1910 su progetto dell'ingegnere ferroviario di Sestri Levante Paolo Bo (padre del critico letterario Carlo), nell'attuale piazza Flavio Biondo.

L'apertura del nuovo scalo cambiò gli indirizzi della municipalità romana in fatto di nuovi insediamenti produttivi: ad esempio i Mercati generali ortofrutticoli, previsti inizialmente nei pressi del viale del Re furono spostati nel 1910 fuori Porta San Paolo, sulla via Ostiense. Trovarono in quell'area sistemazione anche i Magazzini generali (1909), dedicati allo scarico, immagazzinamento e svolgimento delle operazioni doganali per le

⁴⁰ Nel 1887 era stata varata la legge detta della "passeggiata archeologica" che vietava qualsiasi nuova costruzione all'interno di quest'area da allora classificata di altissima rilevanza monumentale.

merci in arrivo nella capitale, il Gazometro, struttura dedicata alla produzione del “gas di città”, realizzata tra il 1907 e il 1910 dalla SAR (Società Angloromana), la centrale termoelettrica Montemartini⁴¹ del 1913.

Già nel 1888 erano iniziati, non lontano da qui, i lavori per la costruzione del nuovo Mattatoio di Roma, la cui presenza favorì il sorgere delle prime industrie chimiche, ad esempio la Società Colla e Concimi insediata sulla sponda destra del fiume di fronte al Mattatoio utilizzandone gli scarti della lavorazione delle carni (ossa, pelli, grassi) per produrre colle, concimi e saponi. Questa iniziativa costituì la base industriale per la Società Chimica Mira (poi Mira Lanza) che si insediò nell’area tra via dei Papareschi, via di Pietrapapa e il Tevere. Ciò che resta di questi impianti è ora a disposizione della Croce Rossa e del Teatro India.

La nuova stazione di Trastevere modificò completamente e definitivamente l’asse Trastevere-Monte Verde: il viale del Re fu prolungato fino al grande piazzale con giardini denominato Flavio Biondo e la vecchia stazione fu utilizzata dalle Ferrovie per il nuovo Istituto Sperimentale, polo nazionale della ricerca tecnologica ferroviaria con moderni laboratori fisico-chimici, officine per le prove dei materiali e sui mezzi di trazione.

Un’ultima considerazione per concludere il discorso “trasteverino”: la ferrovia nei primi decenni del Novecento “marcò” tutta la zona cittadina che dalla collina di Monte Verde arrivava alla sponda destra del Tevere di fronte ai quartieri Testaccio e Ostiense. Fu un intervento che condizionò durevolmente l’urbanistica della Capitale; ancora oggi infatti è visibile questo assetto novecentesco, molto simile a quello di altre città coinvolte nello sviluppo ferroviario urbano, nella tipologia degli edifici, nelle opere civili e viarie, nello sviluppo del tessuto urbano.

Le successive stazioni passanti in superficie della ferrovia Roma-Fiumicino che si svolge sulla destra orografica del Tevere sono: Villa Bonelli, inaugurata nel 1999 e Magliana, ambedue in zone densamente abitate, ma fino agli anni Trenta del secolo scorso in piena Campagna Romana coltivata. La prima si trova nei pressi della già nominata Villa Bonelli (oggi sede

⁴¹ Intitolata all’economista Giovanni Montemartini (consigliere comunale di Roma, prematuramente scomparso nel luglio del 1913), fu costruita per fornire energia e illuminare la città; ha cessato l’attività produttiva nel 1968 ed è stata trasformata in sede espositiva per ospitare sculture provenienti dai Musei Capitolini, dando vita a un suggestivo connubio tra archeologia classica e archeologia industriale, particolarmente riuscito nella sala macchine a suo tempo realizzata in stile *liberty*, dove spiccano turbine, motori *diesel* e la grande caldaia a vapore, accanto alle raffinate forme della statuaria romana.

del XV Municipio), la seconda è in via del Tempio degli Arvali, presso la borgata del Trullo.

e) La zona definita *occidentale* è percorsa da due linee che, dopo un tratto comune successivo alla stazione di Trastevere, si biforcano dopo la stazione di San Pietro per dirigersi l'una verso Pisa, l'altra verso Capranica e Viterbo.

La stazione Quattro Venti ubicata nell'omonimo piazzale, aperta nel 2006 dopo sette anni di lavori, è una fermata in galleria con due binari sovrapposti per i treni regionali della linea Roma-Capranica-Viterbo. La particolare struttura in profondità ha consentito la creazione di un ampio parcheggio di scambio per gli autobus urbani e per le autovetture private, oltre che di aree verdi, con effetto di ricomposizione del tessuto urbano.

La successiva è San Pietro, aperta nel 1894 contemporaneamente all'entrata in funzione della linea per Viterbo. Oltre ad essere stazione di interscambio per gli autobus urbani, è nodo di diramazione della breve linea (binario unico di 852 m) che termina alla stazione della Città del Vaticano, non aperta al pubblico, *annunziata* da una grande arcata, in mattoncini e travertino, decorata con due stemmi di Pio XI Ratti (1857-1939). Il fabbricato viaggiatori fu costruito su progetto dell'architetto piemontese Giuseppe Momo (1875-1940)⁴². Inaugurato nel 1933 è costituito da un corpo e da due ali laterali; il grande salone della parte centrale è ornato da zoccolatura in marmi colorati, soffitto a cassettoni e colonne monolitiche di cipollino della Versilia, mentre l'esterno è rivestito di travertino con decorazione (stemmi di Pio XI e bassorilievi) di Edoardo Rubino (1871-1954)⁴³.

Sulla linea Roma-Pisa, l'ultima stazione entro il confine comunale è Aurelia, situata sulla via consolare poco prima del GRA. È di tipo passante in superficie con parcheggio per autoveicoli ed autobus; un vecchio fabbricato degli anni Trenta fu ristrutturato nel 1990, con l'aggiunta di due pensiline.

⁴² Architetto di fiducia di Pio XI, progettò – tra l'altro – la scala elicoidale dei Musei Vaticani, il palazzo del Governatorato e l'artistico Cancellò di Sant'Anna (con colonne binate sormontate da aquile), varco d'ingresso della Città del Vaticano in via di porta Angelica.

⁴³ Di stile prevalentemente simbolista fu autore di sculture e monumenti civili e religiosi come ad esempio la Vittoria al Vittoriano di Roma, il colossale Faro della Vittoria a Torino, il mausoleo Mitre a Buenos Aires.

f) Tornando alla Roma-Viterbo, ascrivibile alla zona Nord occidentale, sono da menzionare le stazioni successive a quella di San Pietro. La prima è Valle Aurelia che si trova tra via Baldo degli Ubaldi e via Angelo Emo (quartieri Aurelio e Trionfale); costruita nel 2000 su un viadotto (prima in Italia), dispone di un fabbricato viaggiatori, banchine coperte, sottopassaggio, ascensori e scale mobili che consentono l'interscambio con la rete urbana di superficie e sotterranea.



FIG. 10. La stazione Valle Aurelia, su viadotto

Alla Balduina, sulle pendici di Monte Mario⁴⁴, seguono due stazioni passanti in galleria: Appiano aperta nel 2000 presso le vie Appiano e Proba

⁴⁴ Il toponimo è tradizionalmente riferito a Caio Mario; alcuni studiosi ipotizzano un'etimologia da *mar, maris* stante la possibilità di scorgere dall'alto in lontananza il Mar Tirreno, come anche potrebbe derivare da *mons maris* "monte del mare", in relazione alla presenza di conchiglie marine fossili tra le sabbie di Monte Mario, ove già Leonardo da Vinci, durante il suo soggiorno a Roma nel 1513, si recava "a cercar li nicchi" (conchiglie bivalvi).

Petronia e Balduina, inaugurata nel 1968 in via Damiano Chiesa, con fabbricato viaggiatori dotato di ascensori, scale mobili e parcheggio. La vicina stazione Gemelli (ex Pineta Sacchetti ⁴⁵), situata in prossimità del Policlinico Agostino Gemelli, anch'essa in galleria, risale al 1971. In piazza Sante De Sanctis è la stazione Monte Mario avviata nel 1894 con il nome di Sant'Onofrio, località lungo la limitrofa via Trionfale tra Monte Mario e la valle del Fosso di Torrevecchia. L'estendersi del tessuto urbano negli anni Cinquanta ha determinato la ristrutturazione del vecchio fabbricato, trasformato da scalo merci (specialmente per prodotti agricoli) a stazione passeggeri dotata di tutti i necessari servizi. Attualmente viene utilizzata dai residenti dei quartieri Primavalle, Monte Mario e Torrevecchia.

A meno di 1 km, sulla stessa linea regionale, incontriamo la stazione San Filippo Neri con l'omonimo nosocomio, aperta nel 1970; il fabbricato viaggiatori è stato ristrutturato in occasione del Giubileo del 2000 (banchine coperte, scale mobili, biglietteria automatica, sottopassaggio per i due binari). Analoghe caratteristiche ha la stazione Ottavia, vicina all'incrocio della via Trionfale con via Casal del Marmo ⁴⁶. Le successive, già oltre il GRA, sono: La Giustiniana e La Storta, ambedue nei pressi della via Cassia, nodi di interscambio con autobus urbani ed extraurbani, recentemente rinnovate per migliori servizi ai viaggiatori.

g) Per la zona settentrionale è opportuno accennare a tre stazioni, attualmente chiuse, che potrebbero essere utilizzate qualora fosse completata la "cintura ferroviaria": la stazione/fermata Pineto (via di Valle Aurelia) realizzata nel 1997 nell'omonimo parco ⁴⁷, per consentire il movimento viaggiatori e l'interscambio con gli autobus urbani durante i lavori di raddoppio dei binari della linea Roma-Viterbo, che terminarono nel 2000; più a Est Farneto inaugurata nel 1990 (con il nome ufficiale Olimpico-Farnesina) in occasione dei campionati mondiali di calcio, in galleria sotto Monte

⁴⁵ La pineta oggi ridottissima, confinante con il parco del Pineto, ancora nei primi anni del Novecento si estendeva da porta Cavalleggeri; è citata da Gabriele D'Annunzio (1863-1938) come *meet* per la caccia in un suo taccuino del 1897 (D'ANNUNZIO, ed. 1965, p. 147). Si è conservata una parte di quella che costituì la proprietà villereccia del cardinale Giulio Sacchetti (1587-1663), passata nell'Ottocento ai Torlonia.

⁴⁶ Dietro la stazione, sulla via Trionfale esiste un tratto di antico basolato poligonale.

⁴⁷ Tra le vie Trionfale e Boccea, parco di circa 240 ettari con pineta, creata nel Settecento, e casali della famiglia Torlonia.

Mario a circa 1 km dallo stadio Olimpico, venne chiusa nell'ottobre dello stesso anno⁴⁸. L'ultima è Vigna Clara, anch'essa aperta e chiusa nello stesso 1990, situata in piazza Luigi Diodati alcune centinaia di metri a Nord Est del bivio tra le vie Cassia Nuova e Flaminia Nuova, in una zona densamente e recentemente edificata tra via Tuscia e via Monterosi. Il fabbricato con vari servizi per viaggiatori occupa una superficie di circa 1.000 mq e dispone di ampio parcheggio; attualmente è in parte occupato da esercizi commerciali.



FIG. 11. La stazione Vigna Clara

Nel necessario completamento del tratto Nord dell'*anello* ferroviario con il prolungamento dei binari fino a Roma smistamento, la stazione Vigna Clara potrebbe anche svolgere un ruolo di raccordo per le due linee Roma-Viterbo (via Capranica e via Civitacastellana).

⁴⁸ Tutta questa zona ha notevole valore ambientale, soprattutto dal punto di vista naturalistico ed è prossima, oltre che agli impianti sportivi del Foro Italoico, al Ministero degli Affari Esteri e al suggestivo Cimitero militare francese di via dei Casali di Santo Spirito.

5. *Riflessioni finali*

A conclusione della “mappatura” delle stazioni ferroviarie di Roma, è opportuno approfondire le considerazioni iniziali concernenti gli effetti sulla città. Si è talvolta rilevato che alcune stazioni hanno determinato la riunificazione di parti della città, che erano state separate dalla ferrovia. Così per esempio, si è accennato alla modernizzazione, con fermata in galleria, della stazione Quattro Venti; ciò ha consentito di ripristinare in superficie l’unità di un quartiere sorto in un limitato arco di tempo, successivamente agli anni Cinquanta. Differente è il caso della stazione Tiburtina in fase di ampliamento; qui occorre considerare la distanza tra le epoche in cui sono nati gli isolati urbani che verranno collegati: mentre infatti il quartiere Nomentano-Italia risale agli anni Venti e Trenta come residenziale per il ceto medio, Portonaccio, Tiburtino e Pietralata sono sorti, fatta eccezione per piccoli nuclei sparsi (case popolari e casali), dopo il secondo conflitto mondiale e particolarmente negli anni Sessanta in zone di campagna che i binari e le connesse strutture (scambi, depositi, officine) separavano ancor più nettamente dalla città. Si tratta quindi di un collegamento “favorito” dalla stazione.

Analoghi effetti aggreganti, anche se limitati ad un solo quartiere, possono esercitare alcune stazioni armonicamente inserite nell’abitato; potrebbe essere questo il caso anche della stazione Vigna Clara, qualora fosse riattivata ed il fabbricato, già facilmente accessibile ai cittadini, fosse dotato di servizi in aggiunta agli esercizi commerciali esistenti; si creerebbe quindi una sorta di “centro” con funzioni non meramente ferroviarie o di interscambio ferro-gomma.

Altri casi di ripristino dell’unità del tessuto urbano per la presenza di strutture sotterranee (come ad esempio banchine e tratti di binari), sono quelli delle stazioni di Appiano, Gemelli-Pineta Sacchetti e Balduina sulla linea Roma-Capranica-Viterbo. Qui l’unità dell’abitato sembra essere stata originata, sin dall’inizio, dall’esistenza di vie di comunicazione stradali e ferrotorranviarie irradiantisi dalla città verso zone extraurbane e centri minori.

Il sistema attuale della mobilità assegna, infatti, nuovi ruoli alla ferrovia e nuovo valore agli scambi tra stazioni e città. In passato la ferrovia esprimeva il primato dei trasporti esercitato in regime di monopolio: la stazione era l’immagine della civiltà industriale, delle conquiste tecnologiche, del fascino del viaggio.

Il trasporto su ferro e quindi le stazioni stanno perdendo questo primato, insidiato da altre e più moderne forme di trasferimento e sono di-

ventate modi di convergenza e di scambio tra reti di trasporto diverse a scala sia urbana che territoriale. Le modalità di scambio tra ferrovia e città hanno assunto valori più complessi conseguenti al mutato assetto della mobilità.

Alle più interrelate capacità di movimento le stazioni potrebbero dare risposte adeguate, individuando nuovi modelli di riferimento mirati alla rappresentazione della contemporaneità, attraverso il superamento dell'emergenza città, con soluzioni di natura sia funzionale, sia socio-culturale.

Ci piace a questo punto segnalare alcune recenti e meritevoli iniziative: ad esempio il Concorso fotografico europeo 2010 *Ferrovie e integrazione. Identità e culture di un'Europa multietnica*, indetto da FS e SNCF (Société Nationale Chemins de Fer) in collaborazione, e Ferrovie del Belgio, Polonia, Spagna, Lussemburgo, fianco a fianco per tradurre in azioni concrete i principi della Carta europea della solidarietà (il 2010 è stato l'anno europeo della lotta alla povertà e all'esclusione sociale). Le migliori fotografie sono state premiate a Roma Ostiense lo scorso novembre da una giuria presieduta da Gina Lollobrigida (appassionata fotografa), con cerimonia nella sala presidenziale della suddetta stazione, dove tra l'altro è stata allestita una rassegna con quarantaquattro foto selezionate tra le più significative, in esposizione anche a Parigi (*Gare du Nord*), Varsavia (Stazione centrale), Madrid (Museo delle Ferrovie spagnole), Bruxelles e Lussemburgo. Saranno anche in mostra in una sezione permanente al Museo del Vittoriano e inoltre nell'ex albergo dei ferrovieri della stazione Nuovo Salario-Roma smistamento, spazio che già dal 2002 FS ha ceduto in comodato d'uso al Centro di accoglienza per rifugiati (famiglie e minori) "Padre Pedro Arrupe" (1907-1991) con ingresso in via di Villa Spada.

Ed ancora ricordiamo il recente progetto di sperimentazione europea per i senza fissa dimora *Hope in stations*. Il modello degli *Help Center* aperti da FS nelle principali stazioni italiane, sarà testato anche alla *Gare du Nord* di Parigi e alla stazione centrale di Berlino.

⁴⁹ Così denominato in quanto al n. 95 di via Marsala, dove ha trovato posto anche l'iniziativa "Un cuore in stazione" originata da un progetto di FS e ENEL Cuore onlus, in favore dei senza fissa dimora; dai nn. 103 al 109 sono gli spazi dell'Area sanitaria e dell'ostello "Don Luigi Di Liegro" (1928-1997), gestiti dalla *Caritas* diocesana.

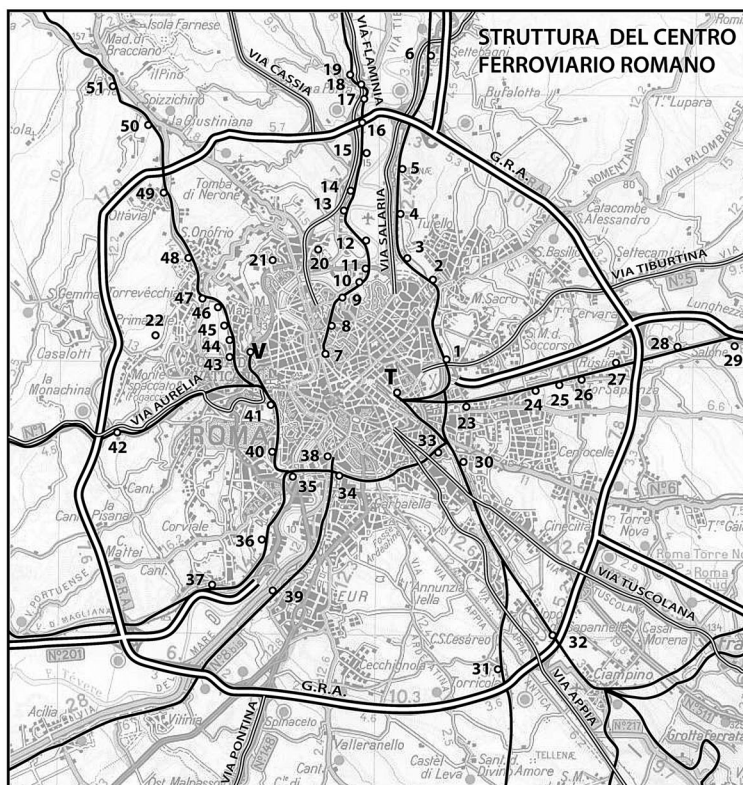
Le stazioni sono punti d'incontro, arrivo e partenza e, sempre più spesso, rifugio e pura sopravvivenza per i più deboli: l'*Help Center* di Roma Termini "Binario 95"⁴⁹ è ormai molto di più di un luogo di prima accoglienza per persone in difficoltà, un vero e proprio modello per il sostegno e il recupero degli emarginati.

A suggello di queste osservazioni finali ci sia consentita una suggestione che poi è quella che ci ha indotto ad interessarci di questi elementi/fattori del paesaggio urbano romano: le stazioni come *genius loci*, rivisto in chiave geografica.

Il concetto di *genius loci* ha subito nel tempo profonde modifiche dal significato originale, quando si riferiva ad una divinità, spesso misteriosa e di difficile determinazione, che proteggeva un territorio e ne diveniva quasi la manifestazione, l'emblema. Ai nostri giorni il *genius loci* rappresenta *in primis* un significato culturale e a seguire emozionale, che viene ascritto a un luogo, ad uno spazio, ad un paesaggio. Può essere collettivo se coinvolge l'identità e lo spirito di un gruppo o di una comunità, o individuale, e allora appartiene alla storia e alla geografia di un singolo soggetto. In realtà le persone "sentono" il *genius loci* anche quando non ne sono consapevoli; ciascuno di noi può "sentire" un particolare angolo della città (MATTIOLI. 2009, p. 70).

Ci sembra pertinente coinvolgere, infine, Marc Augé. L'antropologo francese asserisce, infatti, che le stazioni insieme ai centri commerciali e agli aeroporti sono «non luoghi» perché non comunicano identità. Riteniamo, invece, che questa teoria non sia codificabile una volta per tutte. Ogni luogo, ogni spazio può infatti celare – a nostro parere – un'identità.

È sostenibile, dunque, quanto scriveva nel 1945 Ennio Flaiano: «E, sempre a proposito di viaggi, io mi innamoro di tutte le figlie dei capistazione»? (FLAIANO, 2010, p. 15).



T Termini

V Stazione vaticana

Zona Nord e Nord Orientale

(Linee Roma-Firenze e Roma-Viterbo)

1. Tiburtina
2. Nomentana
3. Val D'ala
4. Nuovo Salario-Rm Smistamento
5. Fidene
6. Settebagni
7. Piazzale Flaminio
8. Euclide
9. Acqua Acetosa
10. Campi Sportivi
11. Monte Antenne
12. Tor Di Quinto
13. Due Ponti
14. Grottarossa
15. Saxa Rubra
16. Centro Rai
17. Labaro
18. La Celsa
19. Prima Porta

Anello Ferroviario

20. Vigna Clara
21. Farneto
22. Pineto

Zona Centro Orientale

(Linea Roma-Sulmona)

23. Prenestina
24. Serenissima
25. Togliatti
26. Tor Sapienza
27. La Rustica
28. Salone
29. Lunghezza

Zona Sud Orientale

*(Linee Roma-Napoli e
Roma-Castelli Romani)*

30. Casilina
31. Torricola
32. Capannelle

Zona Sud

(Linee Roma-Pisa, Roma-Lido e Roma-Fiumicino)

33. Tuscolana
34. Ostiense
35. Trastevere
36. Villa Bonelli
37. Magliana
38. Porta San Paolo
39. Eur-Magliana

Zona Occidentale

(Linee Roma-Pisa e Roma-Capranica-Viterbo)

40. Quattro Venti
41. San Pietro
42. Roma Aurelia

Zona Nord Occidentale

(Linea Roma-Capranica-Viterbo)

43. Valle Aurelia
44. Appiano
45. Balduina
46. Pineta Sacchetti-Gemelli
47. Monte Mario
48. San Filippo Neri
49. Ottavia
50. La Giustiniana
51. La Storta

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto nell'Italia tra le due guerre*, Bologna, Graphis, 1984.
- AGENZIA GIORNALISTICA FOTOGRAFICA e MUSCOLINO P., *Da Pietrarsa a Pietrarsa*, Roma, Ente Ferrovie dello Stato, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1990.
- L. ALTARELLI, *I progetti per la Stazione Termini e le alterne vicende del "moderno" a Roma*, in AA.VV., *La stazione e la città*, Roma, Gangemi Editore, 1990, pp. 115-132.
- G. ANGELERI, U. MARIOTTI BIANCHI, *I cento anni della vecchia Termini*, Roma, Banca Nazionale delle Comunicazioni, 1974.
- ID., *Termini. Dalle botteghe di Farfa al Dinosaurio*, Roma, Edizioni Abete, 1983.
- G. ANGELERI, A. CURCI, U. MARIOTTI BIANCHI, *Binari sulle strade intorno a Roma*, Roma, Edizioni Abete, 1982.
- M. AUGÈ, *Non-lieux*, Paris, Seuil, 1992; trad. ital., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 1993.
- S. BOERI, F. INFUSSI, *Città e ferrovia*, in «Urbanistica», n. 78, febbraio 1985, pp. 6-16.
- B. CASTIGLIONI, *La rete ferroviaria italiana e il movimento dei viaggiatori*, Padova, Zannoni, 1936.
- L. CHERUBINI, *Intorno a Roma. Mappe, strade, acquedotti, torri e casali del Suburbio e dell'Agro*, Roma, Provincia di Roma, 2008.
- P. CIORRA, *Il nodo della Stazione Tiburtina*, in «Casabella», n. 710, aprile 2003, p. 9.
- M. CIRILLO, *Il centro ferroviario romano*, in S. DE PAOLIS, A. RAVAGLIOLI (a cura di), *La terza Roma*, Roma, Fratelli Palombi Editore, 1971, pp. 233-246.
- E. COLLENZA, *Le stazioni ferroviarie di Roma*, Roma, Officina Edizioni, 1996.
- B. CORI, *La ferrovia Pisa-Roma*, Pisa, Libreria Goliardica, 1962.
- F. DAL CO, *Il futuro delle stazioni italiane: un destino ineluttabile?*, in «Casabella», n. 710, aprile 2003, p. 7.
- G. D'ANNUNZIO, *Taccuini*, Milano, Mondadori, 1965.
- L. FACCHINELLI, *La grande stazione della Capitale*, in «Trasporti & Cultura», n. 4, settembre-dicembre 2002, pp. 34-39.
- L.V. FERRETTI, *La tipologia della stazione ferroviaria tra XIX e XX secolo*, in AA.VV., *La stazione e la città. Riferimenti storici e proposte per Roma*, Roma, Gangemi Editore, 1990, pp. 41-57.
- E. FLAIANO, *Diario Notturmo*, Milano, Adelphi Edizioni, 2010.
- P. GALLIANI, *Il progetto della stazione contemporanea tra aggiornamento funzionale e recupero architettonico*, in «Trasporti & Cultura», n.11, fascicolo monografico intitolato *La stazione ferroviaria dalla storia al progetto*, gennaio-aprile 2005, pp. 9-17.
- U. GNOLI, *Topografia e Toponomastica di Roma medioevale e moderna*, Roma, Staderini Editore, 1939.

- E. GODOLI, *Roma Termini: dai progetti di Mazzoni al concorso del 1947*, in E. GODOLI, A.I. LIMA (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, Palermo, Dario Flaccovio Editore, 2004, pp. 283-316.
- I. INSOLERA, *Roma: immagini e realtà dal X al XX secolo*, Roma-Bari, Laterza, 2002.
- L. JANNATTONI, *Nascita e morte della vecchia "Termini"*, in «Ingegneria Ferroviaria», Roma, Anno VI, n. 4 - aprile 1951, pp. 263-270.
- G.K. KOENIG, *Stazioni ferroviarie, metropolitane tradizionali e di superficie*, in «Urbanistica», n. 78, febbraio 1985, pp. 27-33.
- O. LA GRECA, *Gli insediamenti rurali nel tessuto urbano di Roma*, in «geografia», Anno XXIII, n. 1-2, Roma, Edigeo, 2000, pp. 39-42.
- ID., «*Agli alberi pizzuti: a Roma luoghi della memoria. Sistema civico di cui si sa poco o nulla*», in «geografia», Anno XXXI, n. 3-4, Roma, Edigeo, 2008, pp. 18-34.
- ID., *Epigrafia geografica: due "reperti" a Roma e a Venezia*, in «Notiziario dell'Associazione Nobiliare Regionale Veneta», Nuova Serie, anno II, n. 2, Venezia, La Musa Talia, 2010, pp. 193-214.
- O. LA GRECA, P. MARAVIGNA, *Aerodromi, idroscali, campi di volo, aeroporti dell'area romana: iridescenze geografiche*, in «L'Universo», Firenze, IGM, Anno LXXXVI-Nr. 3, 2006, pp. 374-396.
- ID., *Strutture militari a Roma. Funzioni e spazi nel contesto urbano*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, serie XII-vol. XII, fasc. I, 2007, pp. 43-71.
- C. LENA, *Città e stazioni. Architettura e urbanistica ferroviaria*, Quaderni delle Ferrovie Italiane dello Stato, n. 11, Roma, 1968.
- F. MATTIOLI, *Sociologia del genius loci: una ricerca visuale*, in «Atti del Convegno di Studi Roma, paesaggi contemporanei (Roma, 28-30 maggio 2008)», a cura di M. RIGHETTI, A. COSMA e R. CERONE, Roma, Campisano Editore, 2009, pp. 69-76.
- A. MELELLI, *La ferrovia Ancona-Roma*, Bologna, Edizioni Calderini, 1973.
- C. NORBERG-SCHULTZ, *Genius loci, Paesaggio, Ambiente, Architettura*, Milano, Electa, 2003.
- V. NUZZO, *La stazione ferroviaria verso l'alta velocità*, Roma, CIFI-Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, 2008.
- E. PETRUCCI, *Le sistemazioni ferroviarie novecentesche nella zona Monteverde-Portuense. La ferrovia Roma-Viterbo*, in L. LONDEI e A. POMPEO, *Il territorio del Municipio-Roma XVI. Storia, Immagini, Documenti*, Roma, Art Color Printing, 2009, pp. 133-147.
- D. PINI, N. VENTURA, *Piano, trasporti, città e ferrovia*, in «Urbanistica», n. 78, febbraio 1985, pp. 17-26.
- P. POCCETTI, *La toponomastica di Roma antica e l'Italia: specularità, convergenze e divergenze*, in «Atti del Convegno di Studi L'onomastica di Roma. Ventotto secoli di nomi (Roma, 19-21 aprile 2007)», a cura di E. CAFFARELLI, P. POCCETTI, Roma, Società Editrice Romana, 2009, pp. 85-108.
- P. PORTOGHESI, *La nuova galleria e la nuova biglietteria di Roma Termini*, Roma, Ente Ferrovie dello Stato, 1991.

L. RANIERI, *Geografia della strada ferrata*, Bari, Cressati, 1955.

E. ROSSI, *Il ruolo dei tracciati per la mobilità nel processo di sviluppo delle centralità urbane*, in «Atti del XXVIII Congresso Geografico Italiano (Roma 18-22 giugno 2000)», a cura di G. CALAFIORE, C. PALAGIANO, E. PARATORE, Roma, Edigeo, 2003, pp. 571-578.

M.C. ZERBI, *Il paesaggio tra ricerca e progetto. Un'introduzione*, in AA.VV., *Il paesaggio tra ricerca e progetto*, a cura di M.C. ZERBI, Torino, Giappichelli Editore, 1994, pp. 25-34.

SUMMARY: *The railway stations of Rome: 150 years of functional use of space* – Railway stations in towns are centers of communications (*comunicatio facit civitatem*) that can be used with an adjective: political (etymologically from πόλις), commercial, humanitarian, etc., also according to their location (central, suburban), urban transport system, density of inhabitants. Generally, stations need space for parking lots, warehouses, loading sidings, dead-end tracks, etc.; synthetically, they are a geographic fact that can change the urban landscape. Rome has about 50 stations; three are terminal: Termini (the main and central), Porta San Paolo (Roma-Lido) and Piazzale Flaminio (Roma-Viterbo). The others are transit stations; the most important is Tiburtina (oriental area), recently amplified and modernized for “high speed” trains. Some are examined historically, with particular regard for those which are more important and central, for example Termini (built in 1867, modernized in 1950 and 2000), Trastevere (in the beginning more central and terminal), Ostiense (going back to the Thirties of the last century). The others are considered and subdivided according to destinations and their geographical position.

RÉSUMÉ: *Les gares de Rome: 150 années d'espaces fonctionnels* – Les gares dans les villes sont des centres de communication (*comunicatio facit civitatem*) qui de temps en temps peut avoir plusieurs significations: communication politique (dans le sens étymologique du terme πόλις), commercial, humanitaire, etc., également en lien à leur localisation (centrale ou périphérique), au réseau des transports urbains, à la densité des habitants. Généralement dans une gare il faut prévoir des espaces supplémentaires (parking, lieux de stockage, quais réservés aux marchandises et composition des trains). En définitive c'est un “fait” géographique qui transforme le paysage de la ville. A Rome il y a plus de 50 gares, dont 3 sont stations “de tête”: Termini (la principale), Porta San Paolo (Roma-Lido), Piazzale Flaminio (Roma-Viterbo). Les autres sont des stations de transit; parmi les quelles la plus importante est celle de Tiburtina, tout récemment agrandie et modernisée pour les trains à “grande vitesse”. L'essai étudie quelques gares et leur évolution dans le temps, par exemple Termini (construite en 1867, restaurée en 1950 et en 2000), Ostiense (qui remonte dans sa structure actuelle aux années Trente du siècle passé), Trastevere (à l'origine plus centrale et gare “de tête”) et prend en compte l'ensemble de toutes les autres, les subdivisant par lignes de destinations et grandes répartitions géographiques.