



*Dipartimento Impresa e Management
Cattedra Storia dell'economia e dell'impresa*

DAI TRASPORTI FERROVIARI AI
TRASPORTI A RISPARMIO ENERGETICO:
LA CAPITALE D'ITALIA NEL SECONDO
DOPOGUERRA

RELATORE
Prof.ssa Vittoria Ferrandino

CANDIDATO
Davide Decisi
Matr. 175661

ANNO ACCADEMICO 2015/2016

Sommario

Introduzione.....	3
Capitolo primo. Nascita e sviluppo del trasporto urbano fino al secondo dopoguerra	4
1.1 Il trasporto urbano privato e la municipalizzazione del 1911	4
1.2 La Grande Guerra e avvento del fascismo	5
1.3 La Seconda Guerra Mondiale e le sue conseguenze	7
Capitolo secondo. Dagli anni Cinquanta fino alla crisi dei trasporti degli anni '60 e '70 e la nascita della metropolitana.....	9
2.1 Ripresa del trasporto pubblico e riforme degli anni '50	9
2.2 Il declino degli anni Sessanta del filobus e del tram.....	10
2.3 La nascita della metropolitana	11
2.4 L'espansione della metropolitana e della Roma-Lido negli anni '50-'60	12
Capitolo terzo. Dagli anni Settanta fino ai giorni nostri: la trasformazione della mobilità urbana.....	14
3.1 La fine della rete filoviaria.....	14
3.2 La "cura del ferro" del tram e le riforme dell'ATAC degli anni 2000	14
3.3 La nuova linea A e la crescita della metropolitana.....	15
3.4 La ricerca di una nuova mobilità	16
Conclusione.....	18
Bibliografia.....	19
Sitografia.....	20

Introduzione

In questa tesi verrà proposta la storia del trasporto pubblico di Roma, partendo dalla nascita avvenuta nel 1845 per iniziativa privata del servizio, rappresentato inizialmente dagli omnibus e successivamente sviluppato con i tramway, simili ai moderni tram ma a trazione animale (la trazione elettrica sarebbe stata introdotta a fine secolo) e gestita dalla Società Romana Tramvie e Omnibus.

Si arriverà quindi al 1911 con la municipalizzazione del servizio da parte della giunta Nathan e la nascita dell'Azienda Tramvie Municipalizzata che portò un miglioramento dell'offerta.

Passando attraverso la crisi della Prima Guerra Mondiale e le riforme al settore da parte del fascismo negli anni del regime totalitario, si parlerà del secondo conflitto mondiale, delle problematiche che il trasporto pubblico dovette sopportare e delle conseguenze che la guerra causò a esso.

Saranno affrontati gli anni '50 che rappresentarono un momento di successo e di espansione per le linee tramviarie e di autobus, l'introduzione e la diffusione del filobus, e il peggioramento del servizio partito dagli anni '60 e continuato nei seguenti decenni a causa dell'aumento del numero di automobili in circolazione, favorito dai lavori urbani per l'Olimpiade romana del 1960.

Inoltre verranno presentati i progetti, la nascita, avvenuta nel 1955, e la crescita della metropolitana, la costruzione della prima linea, denominata in seguito linea B, e i problemi della realizzazione della seconda linea, chiamata linea A, e si parlerà di come queste abbiano influito sulla mobilità degli abitanti della Capitale e sugli effetti che ebbero sul resto dei mezzi di trasporto pubblico.

Vedremo come il filobus e il tram non sopravvissero alla crisi dei trasporti di Roma, che a inizio anni '70 costrinse il Comune a sopprimere totalmente le linee filoviarie e quasi interamente quelle tramviarie, a favore dell'autobus, del successo della metropolitana e della diffusione del mezzo privato.

Però nel nuovo millennio, esamineremo come l'insostenibile difficoltà nella circolazione urbana e il crescente inquinamento abbiano portato a un'inversione di tendenza, riattivando due linee filoviarie, aprendo nuove linee tramviarie e potenziando quelle già esistenti, e cercando soprattutto di creare una nuova mobilità con servizi come il car sharing, car pooling e bike sharing.

Capitolo primo

Nascita e sviluppo del trasporto urbano fino al secondo dopoguerra

1.1 Il trasporto urbano privato e la municipalizzazione del 1911

La Seconda Guerra Mondiale inflisse un duro colpo al sistema dei trasporti pubblici della Capitale, per comprendere meglio le conseguenze, però, è doveroso parlare prima della nascita e della situazione prebellica della rete ferroviaria urbana.

Il servizio di trasporto “collettivo” nasce per iniziativa privata nel 1845 con gli Omnibus, carrozze trainate da uno o più cavalli, quando viene attivata la prima linea sulla tratta Piazza Venezia-S. Paolo fuori le mura.

Dopo l’annessione di Roma allo stato unitario, nel 1874 l’amministrazione comunale emana le prime norme organiche in tema di trasporto pubblico, ovvero il “Regolamento per le vetture pubbliche e per le vetture omnibus nella città di Roma deliberato dal Consiglio Comunale, approvato dalla Deputazione Provinciale e dal Ministero dell’Interno”¹.

Questi definivano regole per la concessione di licenze sia alle “vetture di piazza” (i moderni taxi) sia agli omnibus, requisiti e codici di comportamento dei conduttori, caratteristiche standard delle vetture.

Fino al 1876 il settore rimase regolato dalla concorrenza fra le piccole imprese private, poi il Comune lo disciplinò attraverso accordi stipulati con la “Società Romana degli Omnibus” che era obbligata a diminuire le tariffe, modificare alcuni percorsi e attivare nuove linee.

Intanto dai paesi più industrializzati del nord Europa arrivavano le “meraviglie” del progresso, come il tramway a cavallo: una vettura a trazione animale con scorrimento su rotaie (simile al moderno tram elettrico).

¹ Regolamento per le vetture pubbliche e per le vetture - omnibus nella città di Roma deliberato dal Consiglio Comunale, approvato dalla Deputazione Provinciale e dal Ministero dell'Interno, Roma, Tip. Sinimberghi, 1874, A.S.C. Biblioteca Romana. 30072[4].

Ne fu attivata una prima linea gestita dalla “Société Anonyme des Tramways et Chemins de Fer Economiques” chiamata dai romani “la Belga”.

La “Società Romana degli Omnibus”, a seguito della diffusione del nuovo mezzo di trasporto, investì in esso, si sviluppò e cambiò denominazione in “Società Romana Tramways e Omnibus”, chiamata spesso con l’abbreviazione “la Romana”, e andò così a delineare il regime di monopolio che per i seguenti vent’anni restò in vigore nel settore del trasporto urbano della capitale.

Nel 1903 il governo Giolitti emanò la legge per la municipalizzazione dei servizi di pubblica utilità, indicando così la strada ai comuni, e proprio la giunta Nathan, insediatasi al Comune di Roma nel 1907, presentò una proposta per la “Costruzione ed esercizio di nuove linee tramviarie da parte del Comune”.

Discussa e approvata dal Consiglio Comunale nel 1911, con l’inaugurazione della prima linea, nacque l’azienda dei trasporti municipali di Roma.²

Sin dalla nascita l’A.T.M. (Azienda Tramvie Municipali) si rivelò una notevole concorrente per la “Romana”, questa infatti presentava prezzi più economici e popolari, infrastrutture modernizzate e più efficienti.

Se da un lato l’azienda municipalizzata favorì l’occupazione creando molti posti di lavoro e lo sviluppo della classe dei lavoratori del settore, dall’altro provocò proteste e scioperi dei dipendenti della S.R.T.O³.

Infatti, a questi venivano imposte condizioni notevolmente sfavorevoli e difficoltà nell’ottenere le concessioni necessarie ad esercitare la professione.

Il malcontento generatosi minò la stabilità politica della giunta Nathan, che per mantenere il controllo della situazione ricorse a guardie municipali per garantire la circolazione dei mezzi, riammise i sospesi a causa delle proteste e concedette lievi aumenti salariali.

1.2 La Grande Guerra e avvento del fascismo

² Deliberazioni del Consiglio Comunale n. 247 del 29 ottobre e 5 novembre 1915 relative a provvedimenti generali per l’Azienda delle Tramvie Municipali di Roma, Roma, Tip. Centenari, 1916, pp. 9 e 11.

³ Memorandum dei tramvieri urbani agli Onorevoli Consiglieri Comunali di Roma, 1907, Roma, A.S.C. Biblioteca Romana, 11642[2].

Alla vigilia della Grande Guerra l'impresa aveva enorme successo, e la classe dei tramvieri veniva addirittura considerata una "aristocrazia operaia".

Nonostante le tariffe basse, grazie alla buona risposta del pubblico, entusiasta del servizio offerto garantito da vetture comode e ad alta frequenza, l'impresa chiudeva i bilanci in attivo.

Questo clima di relativo benessere quindi favoriva politiche d'investimento, realizzando nuove linee, acquistando nuovi e più moderni mezzi di trasporto, presentando progetti per nuove opere, come nuovi depositi divenuti necessari a causa del numero crescente di vetture.

Ma il conflitto mondiale, e la partecipazione dell'Italia del 1915, diede un pesante colpo in generale all'economia nazionale e specificatamente al settore dei trasporti urbani.

Il regolare servizio non fu più garantito a causa di prezzi dei materiali più alti, di difficoltà nel reperire i ricambi necessari per i mezzi, ma soprattutto per la chiamata alle armi che colpì, come tutti i lavoratori, anche i tramvieri.

L'A.T.M., rifiutate le richieste di esonero per i suoi dipendenti dal Ministero della guerra, dovette quindi ricorrere all'assunzione di giovani e donne.

Nel 1915 le donne alle dipendenze della municipalizzata erano venti, mentre nel 1918 se ne contavano 434 tra fattorine, conduttrici, operaie e cantoniere, e avevano gli stessi orari di lavoro e lo stesso salario che spettava ai colleghi uomini.

Questa crescita esponenziale della presenza femminile nel settore spinse il "sindacato tramvieri" a indire scioperi contro di esse e contro le scuole di addestramento delle donne conducenti, la protesta però venne stigmatizzata dal Consiglio Comunale che aveva riscontrato in loro una maggiore efficienza e un maggiore zelo nello svolgere il lavoro.

Nonostante ciò al termine della guerra con il ritorno dal fronte dei reduci, in pochi mesi, tutte le dipendenti furono congedate dall'A.T.M.

Durante i successivi due anni, chiamati il "biennio rosso", dal 1919 al 1920, vi furono agitazioni mosse soprattutto dal movimento dei lavoratori, cui parteciparono anche i tramvieri, che riuscirono ad ottenere la giornata di otto ore lavorative e il primo contratto di lavoro collettivo.

In questi anni di moti e scioperi, in un clima caratterizzato da un malcontento diffuso, trovò terreno fertile l'ascesa prima della destra nazionalista, poi del fascismo, ascesa che si concluse con la marcia su Roma e la presa del potere da parte di quest'ultimo.

Durante il ventennio fascista l'A.T.M. ebbe un ruolo di primo piano per promuovere l'immagine di ordine, efficienza e funzionalità del partito, inoltre vennero modernizzati gli autobus e introdotti i filobus, a rappresentazione dell'innovazione tecnologica ricercata in quegli anni⁴.

Contemporaneamente, dal 1919, era iniziato un graduale processo di assorbimento della S.R.T.O. e delle sue linee da parte dell'azienda municipalizzata, che si concluderà nel 1929 con la cessazione dell'attività.

Intanto nel 1927 a seguito dell'istituzione del Governatorato di Roma l'A.T.M. cambiò denominazione in ATAG, ovvero Azienda Tramvie e Autobus del Governatorato⁵.

Questi furono anni di grande successo per il settore del trasporto pubblico, infatti, fu caratterizzato da una notevole crescita testimoniata che, alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, si poteva contare su 33 linee tramviarie, 45 di autobus e 11 di filobus, per 460 chilometri di esercizio totale e 1336 vetture a disposizione.

Per favorire l'espansione delle linee di autobus e soprattutto di filobus, ritenuto il mezzo del futuro, venne elaborata una razionalizzazione del sistema tramviario.

Furono soppressi i percorsi del centro storico, ritenuti incompatibili con il traffico automobilistico, e vennero realizzate due linee circolari concentriche, una interna, detta circolare nera, una esterna, la circolare rossa, così da dimezzare la lunghezza di esercizio.

1.3 La Seconda Guerra Mondiale e le sue conseguenze

Come durante la Grande Guerra, la Seconda Guerra Mondiale causò notevoli disagi al trasporto urbano della Capitale.

Innanzitutto si assistette a un aumento spropositato del prezzo del carburante, oltre che a enormi difficoltà nel reperire ricambi e approvvigionamenti, che portò ad una prima riduzione del servizio di autobus.

⁴ La rete filoviaria - La rete filoviaria dalle origini al giugno 1940, tramroma.com

⁵ S.P.Q.R.. Azienda delle Tramvie a Autobus del Governatorato di Roma (A.T.A.G.). Notizie, Roma, 1939, p. 4.

Inoltre, a causa della requisizione di questi ultimi, utilizzati come mezzi di trasporto nel conflitto, i filobus sostituirono le tratte interessate, e apparve così da subito che la trazione elettrica avrebbe fatto da salvagente della situazione.

Presto però i costi per il mantenimento e la manutenzione dei filobus sarebbero cresciuti tanto da rendere necessario la soppressione di numerose linee e la sostituzione di altre con i tram, questi però erano notevolmente colpiti dai bombardamenti che causavano rallentamenti e addirittura cancellazioni delle tratte.

Infine, com'era accaduto in precedenza, la chiamata obbligatoria alle armi portò al fronte la maggior parte dei dipendenti, obbligando l'ATAG ad assumere ragazzi tra i 14 e i 16 anni (se ne contano 642) e ben 800 donne.

A seguito del termine del conflitto e la fine della dittatura, nell'agosto del 1944 vi fu il ritorno di Roma allo status di Comune, quindi l'ATAG cambia denominazione in ATAC, Azienda Tramvie e Autobus del Comune di Roma.

Per i primi due anni, però, il servizio di trasporto minimo viene assicurato dalle "camionette", quello di tram e filobus è limitato, infatti, fino alla quasi totale sospensione, a causa delle centrali e degli impianti inutilizzabili perché distrutti dalla guerra e dai tedeschi.

Ma già nel 1945 si procede al tentativo di ripristino della rete romana, per le linee tramviarie i tempi sono abbastanza ridotti, mentre per i filobus e autobus la riattivazione risulta più complicata e di conseguenza più lenta.

L'ATAC attraverso misure straordinarie, come il ricorso al noleggio di vetture del GRA (Grande Raggruppamento Autocarri del Ministero dei trasporti) provvede alla riattivazione e ricostruzione della rete di trasporto pubblico, e nel 1948 si può dire di essere tornati all'efficienza prebellica.

Negli anni seguenti, come vedremo nel prossimo capitolo, vi fu un consolidamento della rete, grazie a nuovi progetti per la realizzazione di prolungamenti atti a raggiungere la periferia e al ripristino di ulteriori tratte dell'anteguerra, ma soprattutto nel 1955 si tenne l'inaugurazione del primo tronco della metropolitana di Roma.

Capitolo secondo

Dagli anni Cinquanta fino alla crisi dei trasporti degli anni '60 e '70 e la nascita della metropolitana

2.1 Ripresa del trasporto pubblico e riforme degli anni '50

Come già detto, negli anni '50 la rete venne consolidata, la stazione Termini fu ultimata e le linee tramviarie e quelle su gomma poterono usufruire dello spazio di Piazza dei Cinquecento per fare capolinea in modo più adeguato.

Essendo il 1950 anno santo, venne organizzata una linea turistica, la cosiddetta Linea delle basiliche, inizialmente ad esercizio tramviario, successivamente convertita in autobus, programmata per cessare la sua attività alla fine dell'anno.

Intanto vengono apportati aggiornamenti e modifiche alla rete degli autobus, sono aperte nuove linee nelle zone più periferiche, come l'E42 ora chiamato comunemente EUR, e sono istituiti collegamenti trasversali in quartieri come Tiburtino, Montesacro e San Paolo.

Inoltre in questi anni si assiste a un'ulteriore contrazione della rete tramviaria, soprattutto nell'area centro-occidentale della Capitale, come Piazza Cavour e Monte Mario, a favore di una massiccia espansione del filobus e dell'autobus, sia nel centro che nella periferia.

È inoltre prevista una riorganizzazione importante della nomenclatura delle linee urbane, per facilitare la riconoscibilità, eliminando la denominazione letterale, suddividendo le tratte per tipologia e per modalità di esercizio, utilizzando esclusivamente i numeri.

Altra novità di notevole rilevanza fu l'assunzione da parte dell'ATAC della gestione delle linee celeri, la quale però portò a un disservizio e un malcontento generalizzato nel pubblico.

Infatti, vennero utilizzate vetture antiquate, sacrificando la comodità derivante dai mezzi più moderni, assegnati ad altre linee extra urbane, per di più gli autobus urbani, generalmente pesanti e ingombranti, erano palesemente inadatti ad un servizio celere.

Nonostante il programma di estensione della rete filoviaria, iniziò a manifestarsi il problema della motorizzazione dei privati.

Anche se non era ancora il fenomeno di massa che sarebbe diventato con il “Boom Economico” degli anni '60, la mancanza di una regolamentazione della viabilità mise già in crisi la circolazione.

Questa diede un duro colpo allo sviluppo dei filobus, pesanti e inadatti a circolare nel traffico urbano, quindi l'ATAC dovette provvedere a ridurre le linee filoviarie, dando il via a riforme e modifiche che di fatti massacrarono il trasporto pubblico, sostituendole con gli autobus e riscontrando il favore e la soddisfazione degli utenti.

2.2 Il declino degli anni Sessanta del filobus e del tram

Il 1955 fu un anno importante perché caratterizzato da tre eventi fondamentali per il futuro dei trasporti della Capitale: l'inaugurazione della metropolitana B, di cui parleremo successivamente; il lancio sul mercato della Fiat 500; l'impegno di Roma per le olimpiadi del 1960.

Questi ultimi due, la 500 e l'olimpiade, limiteranno notevolmente la rete del trasporto pubblico, in favore dello sviluppo del traffico.

Soprattutto con l'inizio dei lavori per la preparazione dei giochi olimpionici del '60, come la via Olimpica, strada a scorrimento veloce, viadotti e sottopassi, venne favorita la motorizzazione privata.

Solo l'autobus non venne colpito da questa crisi, anzi fu riorganizzato il sistema dei trasporti, incentrandolo quasi esclusivamente su di esso, furono istituite nuove linee, ampliate le vecchie e sostituì ulteriormente quelle dei filobus e dei tram, andando a delineare quella che nei successivi anni portò alla loro quasi totale scomparsa.

Infatti negli anni'70, si assiste alla fine della rete filoviaria, e alla massiccia riduzione a sole quattro linee tramviarie⁶.

⁶ Rete tramviaria a Roma nel 1959, tramroma.com, 2010

2.3 La nascita della metropolitana

Contemporaneamente, in questi anni, avvenne l'evento che fu destinato a cambiare la mobilità e il destino dei trasporti, privati e pubblici di Roma: l'inaugurazione e il successivo sviluppo della metropolitana.

Questa fu inaugurata il 9 febbraio 1955, nel primo tratto che andava dalla stazione Termini, in sotterranea, passava per Piramide, incontrando la ferrovia per Ostia, e proseguiva in superficie attraversando l'EUR, nelle stazioni Esposizione Ovest ed Esposizione Est, e concludendo la sua corsa nella periferia Sud-Ovest della città, oltre le Tre Fontane.

Questa non influì sul resto dei trasporti fin dalla nascita per via del suo percorso periferico, e si dovrà aspettare il seguente sviluppo della rete per assistere al successo di quest'opera.

In realtà già dal 1911 vennero presentati, durante la giunta Nathan, progetti per la costruzione della "ferrovia urbana" sotterranea, con l'orientamento di essa destinata a favorire uno "sviluppo di Roma verso il mare"⁷, questo, infatti, includeva anche la realizzazione della ferrovia Roma-Lido di Ostia.

La costruzione di entrambe le tratte sono state affidate alla società francese "Chemin de fer métropolitain de Paris", rappresentanti inoltre di un gruppo di banche francesi, ma questi non tennero fede ai propri impegni, quindi il Comune decise di provvedere alla realizzazione delle opere, e nel 1920 iniziarono i lavori della linea Roma-Lido che si conclusero quattro anni più tardi.

Con l'arrivo del fascismo e l'organizzazione de "l'Esposizione Universale di Roma", nel 1937 furono recuperati e varati i progetti della "metropolitana per l'E42".

Lo scoppio della guerra però interruppe la costruzione dell'esposizione universale che non fu mai ultimata, ma nel 1948 furono ripresi i lavori sia della metro sia del completamento del quartiere, il quale mutò fisionomia, destinazione e nome in EUR.

⁷ Atti del Consiglio Comunale di Roma dell'anno 1911. Secondo quadrimestre, 1911, Roma, Tip. Centenari, p. 812

Il 9 febbraio 1955 fu inaugurato, dal presidente della Repubblica Luigi Einaudi, a Termini il primo tratto di ferrovia, e venne aperta al pubblico dal giorno seguente, e tutta la gestione fu affidata alla STEFER (Società delle Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma). Questa inoltre nel 1941 aveva acquisito le concessioni della ferrovia Roma-Lido e Roma-Fiuggi-Alatri.⁸

2.4 L'espansione della metropolitana e della Roma-Lido negli anni '50-'60

Nei decenni successivi le ferrovie urbane della Capitale vennero ampliate e aggiornate. La linea della Roma-Lido fu potenziata e allargata, furono inaugurate nuove stazioni come quelle di Stella Polare e quella di Castel Fusano, la vecchia stazione centrale di Ostia fu smantellata e venne costruita la nuova stazione di Lido di Ostia Centro.

In questi anni la crescita di Ostia e la sua evoluzione a meta balneare di Roma, iniziò a mettere sotto pressione la ferrovia a causa dell'aumento dell'affluenza, e si rese allora necessaria l'introduzione di nuovi convogli e un ulteriore rafforzamento della linea, aumentando la frequenza dei treni e l'apertura di nuove stazioni, andando così a ultimare i lavori per la linea.

Invece, per quanto riguarda la metropolitana, vengono presentati progetti per una ferrovia sotterranea sul modello di quelle di Londra e Parigi, ma a causa di problemi di varia natura, come ritrovamenti archeologici, burocrazia e revisioni dei programmi, vengono continuamente ritardati.

Solo nel 1959 furono approvati i lavori per la costruzione della nuova linea, dalla zona di Anagnina fino al quartiere Prati, passando per il centro e Termini.

I lavori iniziarono ufficialmente nel 1964 nella zona della Tuscolana, ma a causa della scarsa organizzazione e dei gravi disagi provocati alla circolazione del traffico nell'area Sud-Est di Roma, subirono ritardi e imprevisti, e furono quindi interrotti per cinque anni.

⁸ La Società Tramvie e Ferrovie Elettriche subentra nella concessione della Roma-Lido e delle Vicinali, in *Il Messaggero*, n. 164 del 10 luglio 1941, p. 4.

Alla ripresa della realizzazione della linea furono utilizzate le talpe per gli scavi delle gallerie per risolvere il problema del traffico, e invece queste causarono, con le vigorose vibrazioni, danni agli edifici nei pressi dei cantieri.

Le scoperte archeologiche furono frequenti e rallentarono notevolmente i lavori, soprattutto in Piazza della Repubblica, dove si dovette procedere ad apportare modifiche ai progetti.

Nel prossimo capitolo vedremo come gli anni '70 rappresentarono il declino definitivo del trasporto pubblico urbano, con la chiusura dell'ultima linea di filobus e la riduzione massiccia di quelle tramviarie, per invece favorire lo sviluppo delle ferrovie sotterranee, fino ad arrivare ai nostri giorni con il tentativo di limitare il grave problema dell'inquinamento causato dall'enorme numero di macchine in circolazione attraverso lo sviluppo di una mobilità urbana differente e a risparmio energetico.

Capitolo terzo

Dagli anni Settanta fino ai giorni nostri: la trasformazione della mobilità urbana

3.1 La fine della rete filoviaria

Gli anni '70 rappresentarono un momento di svolta della storia dei trasporti pubblici della città di Roma, infatti furono notevolmente sviluppate le linee ferroviarie sotterranee, a discapito di quelle urbane, come filobus e tram, che subirono il ridimensionamento che le portò alla quasi totale scomparsa.

Il filobus, quando fu introdotto sotto il fascismo, era considerato il mezzo del futuro, un'ibridazione tra la trazione elettrica del tram e l'agilità dello spostamento su gomma dell'autobus, ma dalla fine degli anni '50 s'iniziò a comprendere che questo non era adatto alla crescente circolazione del traffico privato, e fu avviato il processo che portò alla sua definitiva scomparsa.

Infatti, le linee filoviarie furono gradualmente sostituite dagli autobus, considerati meno obsoleti e meno onerosi, e nel 1970 si poteva usufruire di sole tre linee, ma anche queste ultime, due anni più tardi vennero convertite e ciò decretò la decisiva scomparsa del filobus⁹.

Solo nel 2005, per ridurre il traffico automobilistico e l'inquinamento atmosferico, furono reintrodotte due linee filoviarie.

3.2 La “cura del ferro” del tram e le riforme dell'ATAC degli anni 2000

⁹ La rete filoviaria - Declino e fine della rete filoviaria, tramroma.com, 2010.

Anche il tram, in questi anni, subì un forte ridimensionamento a causa degli stessi motivi spiegati per il filobus, ovvero una manutenzione onerosa e mezzi obsoleti e ingombranti, che lo portò ad avere attive solo quattro linee¹⁰.

In questo però caso la rete non fu interamente sostituita dall'autobus, anzi dal 1975 iniziarono i lavori per il suo ammodernamento, ma è solo dal 1983 che assistiamo a una sua leggera nuova espansione.¹¹

Furono ricostruiti i binari smantellati in precedenza, come quelli sulla via Flaminia, e aperte nuove linee, che a questo punto erano raddoppiate rispetto a quelle del decennio precedente, infatti, se ne contavano otto.

Ancora nel 1990, in occasione dei Mondiali di calcio, la rete fu ulteriormente potenziata, con l'apertura di due nuove tratte, e una terza aperta nel 1998.

Negli anni 2000, come successe per il filobus, nel tentativo di diminuire la circolazione privata e l'inquinamento, le linee tramviarie sono state ammodernate con lavori svolte sulla maggior parte delle tratte, e per rendere più agevoli le fermate dei capolinea, e per via della sua natura questo progetto venne chiamato la "cura del ferro".

Negli stessi anni l'ATAC è stata pesantemente riformata, la gestione delle linee tramviarie e filoviarie, con i loro depositi, e della maggior parte delle linee di autobus è stata ceduta alla società Trambus, controllata dal comune di Roma.

Per quanto riguarda la metropolitana, invece, la gestione passa alla Met.Ro, Metropolitana di Roma S.p.A., in seguito alla divisione dalla società COTRAL, nuova denominazione della vecchia STEFER.

Nel 2010 però l'ATAC incorpora sia la Trambus sia la Met.Ro, acquisendo la gestione sia delle linee su gomma, filobus e autobus, che quelle su ferro, tram e metropolitana.

3.3 La nuova linea A e la crescita della metropolitana

Nel 1980 furono completati i lavori iniziati sedici anni prima, e venne aperta al pubblico la linea A che andava da Cinecittà ad Ottaviano, a seguito di questa denominazione la linea Termini-Laurentina fu chiamata linea B.

¹⁰ La rete tramviaria urbana. Dal 1960 al 1980: la distruzione della rete tramviaria romana, tramroma.com, 2010.

¹¹ La rete tramviaria urbana. Dagli anni Ottanta a fine secolo, tramroma.com, 2010.

Nello stesso anno fu aperta la stazione Anagnina, il capolinea definitivo della linea A. Negli anni '90 la linea B fu pesantemente rimodernata e fu inaugurato il prolungamento da Termini a Rebibbia, e furono aperte le stazioni di Marconi e Ponte Mammolo, per quanto riguarda l'altra tratta entrò in servizio la nuova estensione da Ottaviano a Valle Aurelia, che nel successivo decennio fu ulteriormente estesa da Valle Aurelia a Battistini.

Negli anni 2000 iniziarono a essere presentati i primi progetti per la linea C, e quelli per la linea B1, una diramazione della linea B che copriva la tratta di Sant'Agnese-Annibaliano, Libia, Conca d'Oro, inaugurata nel 2012.

Nel 2007 furono approvati i programmi della linea C e iniziarono i lavori nella tratta San Giovanni-Alessandrino, successivamente vennero aperti i cantieri tra San Giovanni e Fori Imperiali, per poi essere inaugurata nel 2015 il primo tronco di linea C tra le stazioni Parco di Centocelle e Lodi.

3.4 La ricerca di una nuova mobilità

Nonostante la crescita delle metropolitane di Roma, e lo sviluppo delle linee urbane di autobus, negli ultimi decenni, il benessere economico crescente nella popolazione e il mercato dell'automobile più accessibile hanno permesso il massiccio incremento del mezzo privato.

Nella Capitale quest'aumento ha portato a una circolazione del traffico eccessivamente difficoltosa e soprattutto a livelli d'inquinamento estremamente elevati.

Per questo, come abbiamo già visto, il Comune e l'ATAC hanno attuato manovre nel tentativo di risolvere le suddette problematiche, attraverso la reintroduzione di alcune linee filoviarie, il potenziamento e l'ammodernamento di quelle tramviarie, e la realizzazione e il continuo aggiornamento delle linee A e B della metropolitana.

Negli ultimi anni però, soprattutto dal 2010, si è cercato di ridurre le automobili in circolazione attraverso l'introduzione di un nuovo modello di mobilità, che divide l'utilizzatore dal proprietario del mezzo privato.

Questo è stato possibile soprattutto grazie al servizio di car sharing, che permette l'utilizzazione di un'automobile su prenotazione, e pagando in base al suo impiego.

A Roma il car sharing è stato inizialmente introdotto dal Comune, ma la vera svolta è arrivata con l'avvento dei servizi Car2go ed Enjoy, che hanno rivoluzionato il settore con il vantaggio della possibilità di effettuare spostamenti di sola andata, lasciando l'automobile in un parcheggio differente da dove è stata prelevata.

I due servizi sono entrambi gestiti da privati, da Daimler AG il primo e da Eni il secondo, e sono stati introdotti nella Capitale nel 2014 incontrando inizialmente difficoltà a decollare a causa dello scetticismo del pubblico e del tradizionale legame, tipico del popolo italiano, alla proprietà privata del veicolo, ma una volta superati questi preconcetti il servizio ha avuto un enorme successo e ha subito un forte consolidamento nella quotidianità romana.

Conclusione

Nel corso di questa tesi abbiamo visto come sono cambiate le infrastrutture dei trasporti pubblici nella Capitale nell'arco di un secolo e mezzo, e di come siano cambiate le abitudini dei romani in base ad esse.

La diffusione dell'automobile, in seguito, è stata una delle cause fondamentali della crisi dei trasporti che ha portato un forte disservizio nel settore, ma ha anche, in tempi più recenti, costretto il Comune a trovare nuove soluzioni per muoversi in città nel tentativo di diminuire il livello d'inquinamento e il traffico urbano.

Si è creato così un vero e proprio nuovo concetto di mobilità, dove il proprietario e l'utilizzatore del mezzo sono due soggetti distinti.

Questo è stato possibile grazie ai servizi di car sharing, car pooling e bike sharing, che hanno reso più semplice questo cambiamento.

In poco tempo questi sono diventati parte integrante della circolazione quotidiana della Capitale, per via della facilità con cui è possibile usufruire del servizio, e della chiara comodità che porta.

Il trasporto pubblico di Roma quindi, soprattutto a causa della crisi che ha colpito l'economia mondiale negli ultimi anni, sta attraversando un periodo difficile, è palesemente arretrato rispetto alle grandi capitali europee, e non riesce a essere una valida alternativa dell'automobile, la quale viene utilizzata nel 65 per cento degli spostamenti urbani (il mezzo pubblico raggiunge il 28 per cento, i piedi il 7),¹² inoltre il tasso di motorizzazione è più alto del resto delle capitali europee (Roma ha 71 autovetture per 100 abitanti, Parigi 45 e Londra 36).¹³

Nonostante le iniziative degli ultimi tempi, è manifesto il bisogno di nuovi tentativi per il cambiamento del trasporto urbano, sia pubblico sia privato, in una mobilità a risparmio energetico, a basso inquinamento atmosferico, e una drastica riduzione dei mezzi in circolazione per migliorare il traffico della città.

¹² CENSIS, Comunicati stampa "Roma verso il giubileo"

¹³ Elaborazioni Legambiente su dati US Metropolitan Transport Commission, 2012.

Bibliografia

- *Atti del Consiglio Comunale di Roma dell'anno 1911. Secondo quadrimestre.* (1911).
- *Azienda delle Tramvie a Autobus del Governatorato di Roma (A.T.A.G.).* (1939). Roma.
- CENSIS. *Comunicati stampa "Roma verso il giubileo.*
- Cruciani, M. (2000). Cresce la linea A. *I treni* (214).
- *Deliberazioni del Consiglio Comunale n. 247 del 29 ottobre e 5 novembre 1915 relative a provvedimenti generali per l'Azienda delle Tramvie Municipali di Roma.* (1916). Roma.
- (2012). *Elaborazioni Legambiente su dati US Metropolitan Transport Commission.*
- Formigari, V., & Muscolino, P. (1983). *La metropolitana a Roma.*
- *La rete tramviaria urbana. Dagli anni Ottanta a fine secolo.* (s.d.). Tratto da www.tramroma.com
- La Societa' Tramvie e Ferrovie Elettriche subentra nella concessione della Roma-Lido e delle Vicinali. (1941, luglio 10). *Il Messaggero* .
- Mastrorenzi, D. (s.d.). Tratto da www.archiviocapitolino.it.
- *Memorandum dei tramvieri urbani agli Onorevoli Consiglieri Comunali di Roma.* (1907).
- Muscolino, P., & Formigari, V. (1999). *Tram e filobus a Roma.*
- Muscolino, P., & Timarco, E. (1987). *I trasporti Pubblici di Roma dal 1845 ai giorni nostri.* Roma.
- *Regolamento per le vetture pubbliche e per le vetture - omnibus nella citta' di Roma deliberato dal Consiglio Comunale, approvato dalla Deputazione Provinciale e dal Ministero dell'Interno.* (1874).
- Tocci, W., Insolera, I., & Morandi, D. (2008). *Avanti c'e' posto. Storie e progetti del trasporto pubblico a Roma.* Roma.

Sitografia

- (s.d.). Tratto da Rete tramviaria a Roma nel 1959: www.tramroma.com
- (s.d.). Tratto da La rete tramviaria urbana. Dal 1960 al 1980: la distruzione della rete tramviaria romana.: www.tramroma.com
- (s.d.). Tratto da La rete filoviaria - La rete filoviaria dalle origini al giugno 1940: www.tramroma.com
- (s.d.). Tratto da La rete filoviaria - Declino e fine della rete filoviaria: www.tramroma.com