

DA AVANTI C'È POSTO STORIE E PROGETTI DEL TRASPORTO PUBBLICO A ROMA, DONZELLI, 2008

Iniziata l'elettificazione a fine Ottocento nel percorso Termini-San Silvestro, con la giunta Nathan e la municipalizzazione del servizio si ebbe il massimo impulso e lo sviluppo proseguì nel primo dopoguerra fino a raggiungere 400 km di esercizio e circa 50 linee, una delle reti più estese in Europa. All'apice della vicenda arrivò purtroppo l'**editto mussoliniano** nel discorso per l'insediamento del primo governatore: "*Voi toglierete dalle strade monumentali di Roma la stolta contaminazione tramviaria*". E si passò rapidamente dalle parole ai fatti eliminando i tram dal centro storico con la ristrutturazione della rete del 1930. Anche quando la retorica del duce passò di moda, il senso del suo discorso venne confermato dallo smantellamento della rete, trovando di volta in volta alleati preziosi nell'estetica decadente, nell'ignoranza tecnica e soprattutto nei corposi interessi economici dell'industria automobilistica. [...]

Alla fine dell'Ottocento si stabilì una connessione tra l'immaginario europeo e il tram, visto come il segno della modernità elettrica contro la ruralità del cavallo dell'omnibus. Successivamente ha vinto l'immagine di tecnologia antiquata, sferragliante e inefficiente. Cerchiamo allora di capire perché in tempi di *soft economy* si rielabori un'invenzione dell'industria pesante elettromeccanica. [...]

Tre le innovazioni più importanti del tram moderno: ambientale, trasportistica e urbanistica.

Il **pianale ribassato** consente l'accesso al pedone rimanendo allo stesso livello del pavimento urbano, cosicché non si sale né si scende, ma si entra e si esce dal mezzo. [...] Il tram diventa una sorta di protesi del pavimento urbano e in questo i binari vengono anche visivamente quasi assorbiti, senza alcuna barriera [...] si viene a stabilire una relazione più diretta tra il mezzo pubblico e la città. Quello del **rumore** è uno degli equivoci più resistenti poiché il ricordo del vecchio tram è tanto radicato nell'immaginario da rendere incredule tante persone circa le ottime performance di silenziosità dei nuovi mezzi.

La **seconda** innovazione riguarda l'aumento della capacità di trasporto del mezzo a tre casse, molto più lungo del vecchio tram e dotato di migliore curvatura, che arriva a 300 passeggeri a mezzo e 4/5000 passeggeri l'ora. Un livello di offerta prezioso per la pianificazione dei trasporti, molto più alto dei 1000 passeggeri degli autobus e inferiore ai circa 10.000 passeggeri delle metropolitane.

La retorica della "stolta contaminazione" aveva dalla sua parte la ragione dell'ingorgo del centro storico, poiché a causa della piccola portata i vecchi tram dovevano raggiungere una frequenza di poche decine di secondi e finivano per incolonnarsi nel tragitto.

La **terza** e più importante innovazione, almeno nelle esperienze di maggior successo, è consistita nell'utilizzare il tram come occasione di riorganizzazione della città, non come mero mezzo di ingegneria dei trasporti. [ma..]

In Italia ci portiamo dietro una visione non solo sbagliata del problema, ma purtroppo cristallizzata da una legge, la n. 211 del 1992, che pure ha avuto il merito di finanziare la rinascita del tram. Sono bastate due parole, *tramvia veloce*, inserite in quelle norme per complicare all'inverosimile la vita di una decina di città italiane, creando degli stupidi vincoli progettuali, suscitando diffidenze dei cittadini verso quei progetti, impantanando le opere nella melma burocratica, tanto che dopo quasi 15 anni molti finanziamenti rimangono ancora non spesi.

L'incultura dei tecnici e il futurismo dei politici creò il terribile equivoco che il mezzo dovesse sfrecciare a tutta velocità e di conseguenza si rendesse necessario proteggerlo con barriere insormontabili. Era una follia inutile...

L'errore legislativo comunque rinforzò lo stereotipo del vecchio tram pericoloso (oggi ancora di più se "sfrecciante", direi). Il *tram veloce* non era solo frutto di burocrazie impazzite, ma di un paradigma progettuale sbagliato, ancora oggi dominante e figlio di una visione idraulica del sistema urbano che riduce gli spostamenti alla regolazione di flussi entro determinate condutture.

Per uscire dal vicolo cieco del *tram veloce* occorre dunque un salto di paradigma, identificabile nell'opposizione dialettica dei concetti *Accessibilità versus Mobilità* (originariamente sviluppato in un testo di Jean Paul Bally). La *mobilità* è un concetto degli anni '50 quando l'obiettivo era una società in cui poter andare dappertutto con la propria auto. [...] Negli ultimi tempi l'accessibilità si è affermata nel gergo tecnico e normativo per indicare la politica di eliminazione delle barriere architettoniche (vedi [La decrescita della segnaletica stradale](#)).

La parola *accessibilità* indica molto altro: un movimento gestaltico per fuoriuscire dal riduzionismo ingegneristico e per porre in evidenza le strutture fisiche, le relazioni sociali e i codici simbolici che regolano gli spostamenti delle persone nello spazio urbano. La parola *accessibilità* guadagna il suo significato nella lotta corpo a corpo con la *mobilità*. Il conflitto tra i due concetti è proprio ciò che li definisce *Accessibilità versus Mobilità*. La seconda evidenza lo strumento e in tale unilateralità molto spesso perde di vista il fine, come ha dimostrato la storia dell'automobile (vedi [Ciclopolis](#)), nata come la promessa più forte di spostamento e naufragata nell'ingorgo quotidiano. La *mobilità* è un concetto chiuso che tende a ripiegare su se stesso.

L'*accessibilità* è invece un concetto aperto poiché mette in evidenza il fine dello spostamento e proprio per questo reclama la molteplicità degli strumenti. Essa non appartiene a nessuno, ma ha bisogno di tutti, quindi spinge alla massima differenziazione dei mezzi di trasporto e nel contempo alla massima integrazione tra di loro. La sua sfortuna epistemologica deriva dal trovarsi al confine di diverse discipline senza che nessuna di esse abbia mai preso l'iniziativa di conferirle uno status concettuale congruente.

La differenza concettuale tra *Accessibilità* e *Mobilità* corrisponde al salto di paradigma tra il vecchio modello idraulico degli anni '60 (vedi [Il traffico è un gas](#)) e i modelli più recenti che restituiscono l'interazione tra l'individuo e il sistema urbano. Infatti nelle nuove rappresentazioni il traffico non è più un flusso continuo ma un flusso discreto composto da soggetti intelligenti che si muovono in una sorta di realtà virtuale. Nel passaggio da un approccio all'altro, inoltre, viene a cambiare anche il punto di vista dell'osservatore: nel vecchio è esterno e unico poiché si identifica con l'occhio del progettista che osserva il flusso, mentre nel nuovo è molteplice e corrisponde al comportamento dei singoli soggetti in movimento. (pag 15)

Seguono modello mobber/flaneur, centro di rotazione di Simmel e la ricerca del nomos di accessibilità.

L'insediamento urbano – a partire dal terzo millennio avanti Cristo – serve a ottenere, mediante una compressione dei rapporti spaziali, un'accelerazione dei cambiamenti temporali, e imprime alla vicenda umana il passo veloce che distingue la storia dalla preistoria. Nello stesso tempo, rende durevole il paesaggio costruito in un'epoca storica, lo trasmette alle epoche successive e vincola in parte il modo di vivere di ogni generazione alle scelte fatte dalle generazioni precedenti. E' contemporaneamente un **motore** per inoltrarsi più velocemente nel futuro e un **ancora** per non perdere il legame col passato.

Oggi, la densità abitativa di Roma si traduce in tre città: una ipercittà ad alta densità nelle zone più centrali, una città consolidata del primo Novecento e una non-città disseminata confusamente nell'area regionale. L. Benevolo

Segue descrizione dell'agro romano con Er Deserto del Belli e un commento sulla scarsa densità di Roma di Leopardi e la Scala di aderenza modale di Bally.

La tecnologia tranviaria si caratterizza per la continuità in tutti gli aspetti: l'evoluzione storica, l'integrazione modale, le relazioni fisiche e la coesione sociale.

1. [Il tram] Pur essendo un'invenzione della seconda rivoluzione industriale raccoglie l'eredità principale dei mezzi di trasporto precedenti. Discende essenzialmente dalla classica carrozza a cavalli [...] dalla sua democratizzazione nasce l'omnibus, di cui il tram costituisce un'evoluzione in continuità, sostituendo la trazione animale con quella elettromeccanica, senza portare in prima istanza rilevanti cambiamenti concettuali.

2. Il tram risorge perché riesce ad aumentare la capacità di trasporto tramite le casse snodate, andando ad occupare uno spazio vuoto nella catena dell'integrazione modale, collocandosi in una portata intermedia tra l'autobus e la metropolitana leggera.

3. Il tram è sostanzialmente un connettore territoriale, è un'infrastruttura che ha sempre contrastato la formazione di periferie separate ed è uno strumento efficace per ricucire quelle realizzate male. La metropolitana produce una separazione perfetta duplicando il livello urbano ed imponendo un'altra rete con un disegno più astratto di quella di superficie. Il tram aderisce alla realtà urbana con una modestia rivoluzionaria. Il trasporto su gomma prende le distanze dal pedone tramite il marciapiede...[ma] l'auto tende ad invaderlo con la sosta selvaggia oppure ad ottenere un suo restringimento.

4. La ferrovia viene da una rigida divisione sociale, un tempo scandita dalla morbidezza dei velluti in prima classe e dalla durezza delle panchine in terza. Oggi non si ha più il coraggio di sancire queste gerarchie e si è arrivati a una forma più sottile e anche più ingiusta di discriminazione tra l'Eurostar e le carrozze dei pendolari. Nel treno di una volta il povero stava in una carrozza meno elegante rispetto a quella del ricco, ma arrivavano alla meta allo stesso orario.

Il tram, invece, ha sempre avuto una spiccata vocazione egualitaria [...] perfino la seduta, con la panca lunga dei vecchi modelli, dava subito l'idea di una prossimità tra le diverse classi sociali. La presenza di trasporto pubblico efficiente è fattore di coesione e di sviluppo sociale. La città accessibile è anche una città giusta.

II Il trasporto come narrazione

1. L'immaginario dello spostamento

La parola trasporto oltre a indicare il trasferimento di persone e cose presenta anche significati meno funzionali, come la passione, l'impeto l'entusiasmo. I trasporti pubblici in greco moderno sono indicati dalla parola *metaphorai*: per spostarsi si prende una *metaphora*. Le radici antiche di quell'idioma rivelano una connessione originaria tra il linguaggio e l'accessibilità. Nel tram questa connessione si fa più intensa fino a diventare una forma narrativa della città.

La rinascita del tram in Europa, dopo il grande smantellamento novecentesco, è un fenomeno del tutto diverso dall'incipit ottocentesco. Eppure l'innovazione si serve della memoria per rafforzare la legittimità del servizio pubblico.

NOTA: Qui è la differenza con altre grandi innovazioni novecentesche – l'automobile, il cinema e il telefono – che si sono sviluppate in continuità, senza interruzioni né riprese. Questo carattere diacronico delle tecnologie è ripreso dalla tetrade di McLuhan, secondo cui qualsiasi artefatto risponde a quattro requisiti: accresce una funzione, recupera un archetipo, rende obsoleto un servizio e alla fine finisce per smentire la promessa. L'automobile accresce la privacy, recupera la figura del cavaliere, elimina il carretto a cavallo e tradisce le aspettative nell'ingorgo. [...]

Il tram funziona come una sorta di condensatore dei sentimenti collettivi e finisce per rappresentarne in cambiamenti. Nel raccontare se stesso il tram racconta la sua città. Così si spiega il rapporto intimo che è riuscito a instaurare, ad esempio, nel caso di Lisbona: una perfetta assimilazione nella vita quotidiana ne ha fatto un segno inconfondibile del centro storico, con quella tipica tecnologia di ferro e legno da cui scaturisce un'aria gentilmente demodè.

Mentre l'automobile impone la sua presenza allo spazio, il tram aderisce ai tessuti urbani in un abbraccio senza remore. Ci voleva la fantasia di Italo Calvino per rappresentare una simile antitesi nei due personaggi chiave de *Il cavaliere inesistente*, il prode Agilulfo che non ha un corpo, ma è solo un'armatura messa in movimento da una fede incrollabile in se stessa, e lo scudiero Gurdulù che, al contrario, s'immedesima in tutte le cose che incontra, abbandonandosi all'aspetto sensoriale dell'esistenza: vede delle rane e si tuffa in uno stagno, a gracidare come loro [...] L'automobile si muove in città come il cavaliere inesistente, come una promessa di mobilità che, seppure non mantenuta, è in grado di conformare lo spazio secondo la propria logica. Il tram invece, come lo scudiero Gurdulù, aderisce alla molteplicità dei luoghi sacrificando la volontà, fino al punto di far dimenticare la propria funzione.

Segue il progetto dell'Archeotram (vedi [Tranvia "Ostiense - Caravaggio"](#))

La città trampetonale.

L'asse centrale [Corso Vittorio-Via Nazionale] era il cuore della strategia e teneva insieme tutti i fili del rilancio tranviario. In primo luogo, consentiva un collegamento diretto tra due luoghi come la stazione Termini e San Pietro, carichi sia di funzioni che di simboli, serviti solo da linee autobus, le più cariche di tutta la rete [...]

In secondo luogo, consentiva di chiudere la circolare all'interno, rafforzando tutte le funzioni di scambio con altri mezzi e l'effetto di sistema della rete. Tra l'altro l'aggancio con la linea 19 che viene dai Parioli era previsto non su Via Ottaviano ma sull'asse più esterno di Via Leone IV per **assicurare l'accessibilità ai Musei Vaticani e risolvere l'inadeguatezza di uno dei principali attrattori turistici mondiali, quasi non servito dal trasporto pubblico.**

In terzo luogo, assicurava una forte connessione di trasporto pubblico tra il centro e la zona Prati, da sempre debolmente integrata con il sistema urbano pur essendo sovraccarica, come nessun altro quartiere romano di funzioni terziarie, residenziali, turistiche e commerciali. [...]

Infine, l'asse creava la possibilità di una nuova linea tranviaria verso la periferia ovest nella direttrice Aurelia, passando per Via Gregorio VII, vicino alla piazza dei grandi incontri papali, e nella direzione opposta si collegava con l'asse della Predestina, proiettando così la relazione est-ovest sulla scala dell'intera area urbana.

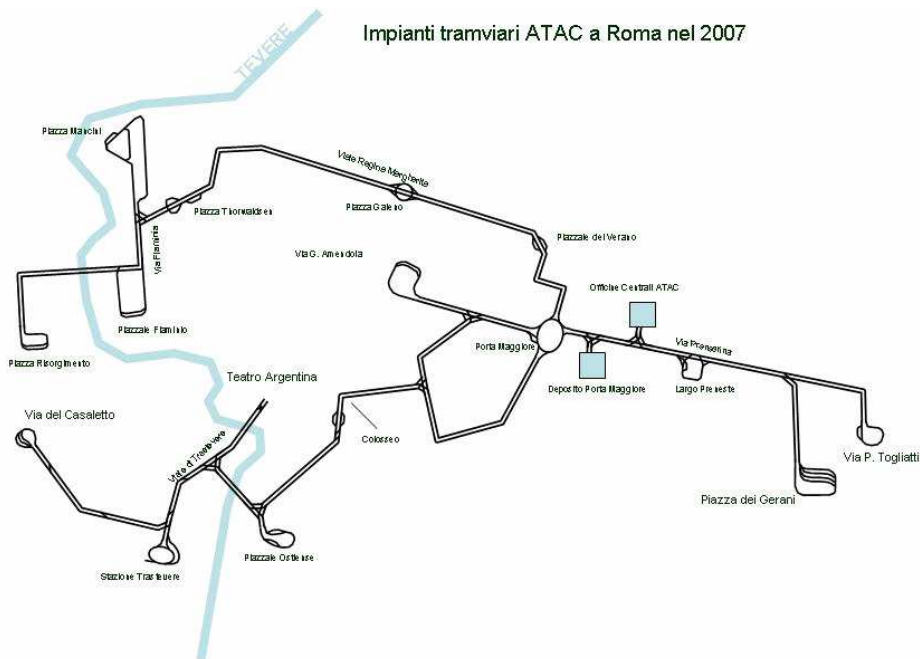


Immagine da: http://it.wikipedia.org/wiki/Tram_di_Roma

A regime [con le metro C e D] la Zona a Traffico Limitato disporrà finalmente di una rete su ferro con ben 11 fermate di metro rispetto alle quattro attuali [...] coadiuvata dalla rete tramviaria, la quale aggiungerà una distribuzione più fine degli spostamenti e otterrà il fondamentale risultato di offrire a tutti i cittadini almeno una fermata su ferro a una distanza pedonale. Tutto ciò consentirà una rivoluzione dell'accessibilità del centro storico, con un primato assoluto del pedone rispetto all'automobile.

Sarebbe davvero un delitto conservare le strade attuali solo per far circolare i residenti e i titolari dei permessi. **Questi ultimi, infatti, sono una piccola minoranza della popolazione**, circa cinquantamila persone, ed avrebbero a disposizione, senza più un fondato motivo, una delicata e preziosa rete stradale preclusa a milioni di persone.

L'eliminazione del traffico privato appare difficile solo perché **quella minoranza è in realtà la classe dirigente della città e del paese** – politici, giornalisti, burocrazie, enti, associazioni e imprese – e di conseguenza è **dotata di forti capacità di pressione**; ma ci sono le condizioni strutturali per una quasi totale pedonalizzazione dell'attuale zona a traffico limitato, lasciando solo ridotti percorsi per i residenti, le merci, la rappresentanza e la sicurezza.

*Non si piange su una città coloniale
Eppure molta storia passò sotto questi cornicioni
Col colore del sole calante
E fu spietata.
Pier Paolo Pasolini*

Il tessuto urbano comincia a slabbrarsi nel ventennio fascista sotto la pressione di una forte immigrazione che porta al raddoppio della popolazione. [...] D'altro canto l'idea di una periferia che nasce per monadi separate dai tessuti consolidati costituisce un preciso indirizzo del discorso mussoliniano, dove si sottolinea che la città "ha lanciato le sue avanguardie di case verso il monte salubre, verso il mare riconsacrato". Qui l'atteggiamento antiurbano e il rifiuto della città continua

si esprimono tramite la retorica del fascismo, ma poi resteranno per tutto il secolo. La ricerca delle *avanguardie di case*, infatti si ripresenterà sotto mentite spoglie...

C'è sempre stato un rapporto simbiotico tra pianificazione e abusivismo. Le borgate hanno sempre avuto bisogno della copertura di un piano a macchia d'olio, per appoggiarsi alle reti stradali e ai servizi dell'edilizia legale, come il parassita che succhia la linfa dell'albero per alimentarsi. Al contrario, la pianificazione è stata sempre una forza sterile, non è mai riuscita a dare dinamicità allo sviluppo e ha quindi trovato nell'abusivismo l'energia irregolare capace di travolgere tutte le tappe, superare le resistenze territoriali e normative, invadere nuovi spazi liberi, anche al di là dei confini da essa stessa stabiliti.

L'abusivismo è l'antipiano, ma anche il motore di trascinamento del piano. D'altro canto il pianificatore ha guardato sempre dall'alto in basso la bestia abusiva, prendendo atto di quanto già costruito e facendo finta di non vederne la forza destrutturata che in seguito avrebbe vanificato il suo progetto. Tutta la vicenda urbanistica del Novecento si spiega in questo gioco di reciproci equivoci.

Le consolari del tram

[Il piano urbanistico del 1931] Era un sistema rigidamente radiale e perciò aperto agli ampliamenti ed ai prolungamenti che l'espansione ugualmente radiale e in ogni direzione della città richiese nei decenni successivi; ma per essere soddisfacente sottintendeva una prevalenza grandissima degli spostamenti periferia-centro e viceversa, rispetto a quelli periferia-periferia. Questi spostamenti probabilmente non erano mai stati dominanti a Roma (città [...] sempre priva di un centro unico e di una maglia geometricamente corrispondente). I. Insolera, Roma, p. 386.

Il punto di convergenza tra nuova rete tranviaria e piano urbanistico è nel cuore del problema, la frattura tra centro e periferia. La linea tranviaria che si arresta sulle mura Aureliane è il simbolo di una frattura urbanistica che si va formando tra la città consolidata e la plaga periferica [...] La vittoria *borgatara* sbaragliò il principio di continuità e di conseguenza fece pagare il prezzo al suo sostenitore più accanito che era appunto il tram.

La prima eredità negativa da ribaltare è la bassa densità della periferia storica. Proprio questa caratteristica rende per certi versi obbligata la strategia di rilancio del tram, non solo nel Lungotevere [lato sinistro, progetto Insolera] e nell'asse ottocentesco [Corso Vittorio-San Pietro], ma tra il centro e la periferia.

Senza il tram verrebbe a mancare uno strumento essenziale per curare il diradamento periferico. Infatti **le quattro linee di metropolitane, quelle in servizio più quelle in attuazione, sono anche le uniche possibili nel sistema urbano. Una volta realizzate non vi saranno altre direttrici con livelli di domanda abbastanza alti da giustificare i forti investimenti delle tecnologie in galleria.**

Tutte le altre diametrali attraversano infatti settori della periferia a bassa densità, con domande di trasporto tipiche di città intermedie, ma non di grandi metropoli. Eppure si tratta di flussi rilevanti che non possono essere gestiti con la bassa capacità di trasporto degli autobus [...] ma possono essere servite adeguatamente solo dal tram, in quanto mezzo di media capacità.

Le possibili direttrici centro-periferia del rilancio tranviario sono:

Ovest-Est. L'asse ottocentesco Corso Vittorio-San Pietro deve proseguire da una parte verso via Gregorio VII lungo l'Aurelia fino alla ferrovia tirrenica, dall'altro nella direttrice storica della Prenestina, dove si presenta una formidabile occasione con la linea C, la quale sostituisce il tratto esterno della ferrovia Roma-Fiuggi e lascia come residuo il tratto interno da Centocelle alla stazione Termini. Quest'ultimo va completamente smantellato (anche perchè a scartamento ridotto) e realizzato un tram sulla Casilina prolungato fino a Torrespaccata e Tor Vergata.

Verso il centro, al Pigneto, quando incontra la linea C, il nuovo tram può utilizzare i binari della tranvia della Prenestina per andare a Termini. Si potrebbero **eliminare i binari da Via Giolitti** salvando dal degrado l'Ambra Iovinelli, Santa Bibiana e il Tempio di Minerva Medica [...] e si eviterebbe anche l'attraversamento dell'area archeologica di Porta Maggiore. Il parco di Centocelle diventerebbe la grande isola verde e archeologica della periferia orientale, accessibile dal resto della città.

Nord. Una seconda direttrice importante è quella della Via Nomentana fino a Montesacro e oltre, verso il Tufello e la Bufalotta, [...] sembra fatto apposta per il tram con la sua eleganza di grande viale alberato, purtroppo smarrita da quando i **larghi marciapiedi sono stati trasformati nelle strade laterali** per le automobili e gli autobus [...] Oggi il viale è l'**immagine della fretta di arrivare dalla periferia al centro**, lo si attraversa quasi senza guardarlo.

In futuro potrebbe suggerire un uso più rallentato, entrando ad esempio in dei suoi splendidi parchi – Torlonia, Paganini, Mirafiori, Blanc, Leopardi – poi proseguendo per un tratto a piedi e un altro in tram, avendo l'impressione di non aver mai interrotto la passeggiata, senza alcuna discontinuità tra il camminare in città, nel parco e col mezzo di trasporto.

La Nomentana possiede la strana magia di essere nello stesso tempo un tipico viale urbano, con le sue quinte maestose da boulevard, e allo stesso tempo però di annunciare già nel suo aspetto, con i grandi parchi e l'assenza di piazze e di negozi, il passaggio della campagna verso cui esso è diretto. Questa magia della passeggiata fuori porta può essere riscoperta solo col tram, solo con la sua capacità di trasporto e la sua leggerezza narrativa.

Questa direttrice si può congiungere, attraverso la stazione e via Nazionale, a Largo Argentina con la linea dell'attuale 8, al quale si può aggiungere una diramazione verso sud, all'altezza dell'ospedale Forlanini, verso la via Newton, lungo la Portuense, fino a Corviale.

Sud. Si dovrebbe riesumare la cosiddetta linea Caravaggio [...] un tracciato che andava a servire un enorme bacino residenziale e terziario a destra della via Colombo in direzione centro, con insediamenti di grande peso urbanistico – la sede della Regione Lazio, Piazza dei Navigatori [...] – nonché i grandi quartieri residenziali fino a Grottaperfetta. [...]

Un **bacino di traffico fuori portata della linea B**, che può trovare soluzione solo con una potente linea tranviaria, la quale proseguirebbe verso Ostiense, toccando l'Università Roma Tre e la riqualificazione dei Mercati Generali, poi i quartiere Testaccio e quindi sul Lungotevere sinistro, secondo l'ipotesi della Parte II.

[**La linea del Lungotevere**] a piazza del Popolo potrebbe confluire sull'attuale linea 2 e dopo Piazza Mancini attraverserebbe il ponte per servire lo stadio e attestarsi verso Vigna Clara, scambiando con la linea C.

Il tram della periferia anulare

A proposito del mancato tram sulla Togliatti-Eur del 1995, Insolera scrive a Tocci:

“Bisognava rilanciare il tram sulla Predestina, razionalizzare Centocelle, attaccarci la Togliatti: lì c’è l’utenza, lì è facile, lì ci sono i voti. Per il ’97 poteva essere fatto tutto. [...] Dopo il ’97 col nuovo tram e il nuovo modo di esercizio sperimentato e noto, con il progetto generale, (con le elezioni vinte), si passava in centro e dappertutto. [...]”

Oggi si dovrebbe rimediare all’errore realizzando l’asse tranviario e proseguendolo fino all’Eur. In passato si è sempre pensato a un’autostrada per passare sotto l’Appia Antica [...] il principale risultato consisterebbe nel dare **una breve illusione di velocità, per poi ritrovarsi nell’ingorgo appena usciti dal tunnel**. Inoltre sposterebbe i flussi di traffico dal Grande Raccordo Anulare verso l’area centrale [...] centinaia di milioni di euro che potrebbero essere investiti per la realizzazione di moderne tranvie. La discontinuità dell’Appia Antica, il grande cuneo archeologico e ambientale sognato da Antonio Cederna, è una virtù e non un ostacolo per il futuro di Roma. L’accessibilità tra l’Eur e la periferia orientale può essere assicurata da un moderno tram inserito con sapienza nel parco dell’Appia lungo l’attuale fettuccia di asfalto di Via di Tor Carbone.

La separazione dei tessuti introdotta dall’archeologia è di qualità ben diversa da quella prodotta dall’urbanistica legale e abusiva. **Il reperto antico costituisce la pausa spaziale della città**, il momento di autocoscienza del moderno, lo stato di eccezione che fonda una nuova sovranità urbana. La *Regina viarum* non è quindi un ostacolo da aggirare con un tunnel ma una meraviglia da attraversare con il tram.

Nell’intersezione del tram con la ferrovia Roma-Formia, da potenziare in metropolitana regionale (essendo liberata la linea con l’alta velocità Roma-Napoli), si potrebbe realizzare una stazione di scambio, sostituendo l’inutile fermata Terricola, con vantaggi enormi nell’accessibilità del parco, che diventerebbe raggiungibile con un viaggio di pochi minuti dalla stazione Termini. Inoltre, i pendolari provenienti dal sud del Lazio avrebbero la possibilità di utilizzare il tram per andare all’Eur o verso l’asse orientale, senza passare per il centro.

Conclusioni

Il tram è l’unico mezzo di trasporto che accetta la vita quotidiana della città e allo stesso tempo mostra l’intenzione di cambiarla. Tutti gli altri modi si comportano diversamente:

- l’autostrada la violenta imponendo i suoi viadotti,
- la metropolitana la elude immergendosi nel sottosuolo,
- la ferrovia le gira intorno rimanendo estranea.

Solo il tram pensa al futuro narrando il quotidiano, trasforma la struttura a partire dal paesaggio urbano, cura l’accessibilità avvicinando l’eterno ritorno del pedone.