

DECRETO REALE 27 aprile 1913, n. 471, che autorizza il comune di Roma a costruire ed esercitare, a trazione elettrica, i tratti occorrenti a costituire una linea da piazza Indipendenza, per piazza di Spagna, alla Barriera Trionfale (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la domanda 6 aprile 1912, presentata dal comune di Roma (azienda autonoma tramvie municipali di Roma) per ottenere l'autorizzazione di costruire, per i tratti ora mancanti, ed esercitare a trazione elettrica una nuova linea tramviaria Piazza Indipendenza-Piazza di Spagna-Barriera Trionfale ;

Visto il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili, approvato con Nostro decreto 9 maggio 1912, n. 1447, ed il regolamento approvato con Nostro decreto 17 giugno 1900, n. 306 ;

Vista la legge 23 marzo 1903, n. 103, sull'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni e il relativo regolamento approvato con R. decreto 10 marzo 1904, n. 108 ;

Udito il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ;

Sulla proposta del Nostro Ministro, Segretario di Stato pei Lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo :

Art. 1.

Al comune di Roma e per esso all'azienda delle tramvie municipalizzate è accordata l'autorizzazione di costruire ed esercitare a trazione elettrica i tratti occorrenti a costituire una linea da Piazza Indipendenza per piazza di Spagna alla Barriera Trionfale secondo il progetto della predetta azienda, portante il bollo dell'Ufficio del

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, n. 125, del 30 maggio 1913.

bollo straordinario di Roma in data 5-6 aprile) 1912, e subordinatamente alle avvertenze e prescrizioni contenute nel parere 13 maggio 1912, n. 800, del Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

Art. 2.

Per l'impianto e l'esercizio di detto tronco dovranno osservarsi oltre le disposizioni delle leggi e del regolamento sopra citati, quelle contenute nel disciplinare 12 novembre 1912, per l'autorizzazione della linea che forma oggetto del presente decreto nonchè le speciali prescrizioni di sicurezza che all'atto del collaudo saranno riconosciute opportune.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 aprile 1913.

VITTORIO EMANUELE

SACCHI

Visto, *Il Guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

DISCIPLINARE

per l'impianto e l'esercizio con trazione elettrica di una linea tramviaria da Piazza dell'Indipendenza alla Barriera Trionfale in Roma.

Art. 1.

Tracciato.

Il comune di Roma è autorizzato ad impiantare ed esercitare a trazione elettrica nella Città di Roma la seguente linea tramviaria, rappresentata nel progetto allegato alla domanda 6 aprile 1912, del comune di Roma, (Azienda autonoma delle Tramvie municipali), Piazza Indipendenza-Piazza delle Terme-Piazza S. Bernardo-Via S. Susanna-Via S. Nicolò da Tolentino-Via S. Basilio-Via Umbria per il ritorno Piazza Barberini-Via del Tritone-

Via Due Macelli-Piazza di Spagna-Via Condotti-Via Tomacelli-Ponte Cavour-Via Vittoria Colonna-Piazza Cavour-Via Crescenzo-Piazza del Risorgimento-Via Leone IV-Barriera Trionfale-Anello terminale per le Vie Leone IV-Andrea Doria-Santamaura-Candia.

Il tratto di linea da Piazza dell'Indipendenza all'incrocio di Via del Tritone con Via Due Macelli è già esistente ed in esercizio per conto dell'Azienda autonoma delle Tramvie municipali; il tratto dall'incrocio di Via del Tritone con Via Due Macelli fino a Piazza di Spagna è parimenti esistente ed in esercizio e fa parte della rete tramviaria concessa alla S. R. T. O; il resto è da costruire.

Tutta la parte di nuova costruzione sarà a doppio binario.

Art. 2.

Scartamento — Armamento — Attraversamenti — Sistema di trazione — Energia elettrica — Linea aerea — Misure e visite periodiche — Prescrizioni sul materiale — Personale — Libera circolazione — Tassa di sorveglianza.

Per tutto quanto forma oggetto dell'intitolazione del presente articolo valgono come se qui fossero integralmente riportate, le prescrizioni di cui agli articoli 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 14, 15 del disciplinare 13 febbraio 1911, allegato al Decreto Reale 19 marzo 1911, n. 585, relativo alla concessione delle linee tramviarie Piazza Colonna — Santa Croce in Gerusalemme e Piazza Colonna-Stazione.

Art. 3.

Materiale mobile.

Il materiale mobile, tanto automotrici che rimorchi sarà dei tipi già precedentemente approvati dal Ministero dei Lavori pubblici (U. S. F.).

La dotazione di detto materiale per i bisogni della linea di cui al presente disciplinare non dovrà essere inferiore a 23 vetture e 23 rimorchi comprese le riserve.

Art. 4.

Velocità.

La velocità massima non dovrà superare in nessun punto i 18 chilometri all'ora e gli orari saranno compilati in base ad una velocità media di 15 km. all'ora.

Le automotrici ed i treni che viaggiano nella stessa direzione debbono conservare una distanza non minore di m. 50 in piano ed in salita, o di m. 100 in discesa.

Dovranno inoltre rispettarsi su questo argomento tutte le prescrizioni che il R. ispettore capo del Circolo di Roma crederà di fare sia all'atto della visita di ricognizione sia durante l'esercizio.

Art. 5.

Precedenza negli incroci ed esercizio comune.

Le precedenze agli incroci verranno di comune accordo stabilite e modificate occorrendo tra i Direttori d'esercizio dell'Azienda autonoma delle tramvie Municipali e della Società romana-Tramwais Omnibus e sottoposte all'approvazione del R. ispettore capo direttore del Circolo ferroviario di Roma, il quale deciderà direttamente nei casi di mancato accordo tra i due direttori.

Parimenti si procederà per stabilire, le precedenze nei tratti di esercizio comune.

Art. 6.

Binari di via Condotti.

In considerazione della poca larghezza della via dei Condotti e in previsione che prolungati ostacoli possano ingombrare l'uno e l'altro binario, (ad esempio carico e scarico di materiali da costruzione, di merci appartenenti ai negozi lungo la via, sgomberi di casa, funerali, etc.) allo scopo di non interrompere la circolazione tramviaria l'Azienda autonoma delle tramvie municipali dovrà costruire tre scambi, due agli estremi di via Condotti, uno a metà mediante i quali sia possibile un eventuale esercizio a semplice binario.

In previsione di ciò dovrà l'Azienda municipale disporre che un cantoniere si trovi all'imbocco verso Piazza di Spagna, della via Condotti per regolare l'inoltro delle vetture.

Art. 7.

Provvedimenti speciali per l'attraversamento del Corso.

Per diminuire quanto è possibile gli intralci che la circolazione tramviaria potrà arrecare a quella ordinaria di vetture e pedoni, dovranno osservarsi le seguenti modalità di esercizio ;

a) ORARI. — L'orario da sottoporre all'approvazione del sig. Prefetto di Roma sarà combinato in modo che i treni tramviari si incrocino all'attra-

versamento del Corso Umberto I° per avere una sola interruzione nel transito su detta via ogni due corse (una di andata e una di ritorno).

b) Per fare rispettare detta condizione e per regolare il transito delle vetture tramviarie attraverso il Corso si troverà in Piazza Goldoni un cantoniere munito di cornetta addetto esclusivamente a quanto sopra.

Nelle ore poi di maggiore affluenza di pedoni e di vetture ordinarie lungo il Corso dovrà trovarsi in Piazza Goldoni un controllore dei Tram municipali, per gli eventuali inconvenienti ad eliminare i quali non fosse sufficiente la presenza del solo cantoniere.

c) Per regolare il transito delle vetture ordinarie e dei pedoni agli imbocchi verso il Corso delle vie Condotti, Tomacelli e Fontanella Borghese nelle ore di maggiore affollamento il comune di Roma provvederà mediante l'intensificazione del servizio dei suoi agenti, e con ogni altra disposizione che riterrà efficace.

In segno di accettazione :

Il Direttore Azienda autonoma Tramvie municipali

Ing. GIULIO MAZZOLANI.
