

SUL CAMBIAMENTO DELLA NOMENCLATURA DELLE LINEE AUTOFILOTAMVIARIE DELL'ATAC

I. La nomenclatura delle linee gestite da una azienda di trasporti collettivi urbani, oltre alla elementare finalità di distinguere una linea dalle altre, obbedisce di solito ad un criterio generico d'origine o di impostazione. Questo può essere semplicemente quello cronologico della elencazione progressiva delle linee secondo la loro sequenza nel tempo, ossia secondo la loro successiva data di origine, oppure può essere un vero criterio sistematico, o rispondente a direttive di orientamento turistico-viario o in relazione a determinate modalità di esercizio.

Prima della nota riforma del 1° gennaio 1930 nella città di Roma le varie linee — allora in prevalenza tramviarie — erano contrassegnate dall'ordine dei numeri arabi.

Con la riforma del 1930 fu introdotta una nomenclatura sistematica studiata in intrinseca corrispondenza con le caratteristiche di esercizio della nuova rete autotramviaria sostituita alla precedente.

Con detta riforma le linee costituenti il complesso della rete vennero, com'è noto, così classificate:

- linee circolari (interna ed esterna);
- linee radiali (non oltrepassanti il perimetro della circolare interna);
- linee centrali (dal perimetro della circolare interna verso il centro);
- linee diametrali (da un punto ad altro punto, generalmente opposto, del perimetro della circolare interna);
- linee periferiche (in prolungamento delle radiali).

A questa classificazione venne legato il sistema tariffario e, come si è detto, il sistema di nomenclatura.

Le circolari furono, così, contraddistinte da una sigla di due lettere costituenti una abbreviazione delle loro integrali denominazioni, secondo il loro senso di marcia destro o sinistro stabilito nel senso delle lancette dell'orologio, come segue: CD per la circolare destra interna; CS per la circolare sinistra interna; ED per la circolare destra esterna; ES per la circolare sinistra esterna.

Le linee tramviarie radiali assunsero invece, con qualche necessario intervallo di riserva, la serie del primo centinaio dei numeri arabi a partire

dalla linea di Via Flaminia, corrispondente press'a poco al nord, che prese il numero 1 e seguendo la progressione oraria.

La serie del secondo centinaio fu lasciata alle poche linee automobilistiche che, senza penetrare nella zona centrale, completarono il sistema radiale tramviario, e quelle del terzo centinaio alle linee periferiche partenti dai capilinea esterni delle tramvie.

Viceversa le linee della zona centrale — quasi tutte diametrali e gestite con autobus, poichè la riforma del 1930 consistette principalmente nel rimuovere i tramvai da quella zona — ebbero per denominazione una sigla di due lettere come le circolari, ciascuna delle due lettere rappresentando l'iniziale del rione o quartiere cui la linea faceva capo alle due estremità, nei cosiddetti nodi autotramviari.

Così, per esempio, la vecchia linea che congiungeva la zona di Piazza del Popolo con quella a sud del Campidoglio, assunse la denominazione FR Flaminio-Ripa, dai nomi del quartiere e del rione dove erano ubicati i suoi capolinea; per fare un altro esempio la linea CP, ripeté la sua sigla dal rione Celio e dal quartiere Prati.

Il sistema, come si vede, era logico, sistematico ed anche mnemonico.

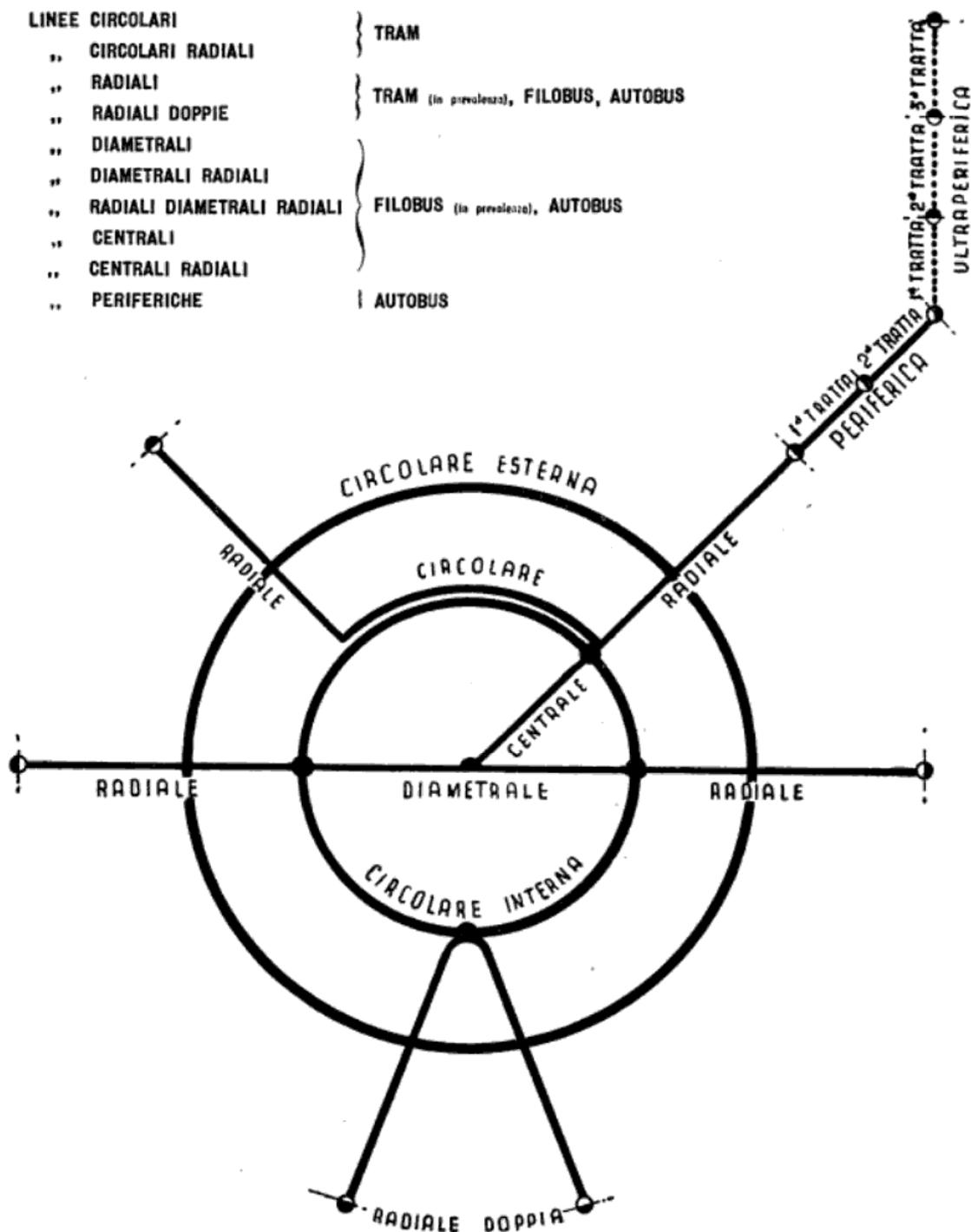
II. Dopo il 1930 nuove e varie esigenze nonchè lo stesso naturale evolversi della rete autotramviaria della città di Roma portarono successivi turbamenti al sistema cui rispondeva la suddetta classificazione. Le eccezioni e le anomalie divennero via via sempre più numerose e molte linee pur conservando l'originaria denominazione finirono col non rispondere più strettamente ai tipi di percorsi caratteristici di ciascuno dei gruppi in cui erano state classificate.

Alcune « radiali » ad esempio, oltrepassarono in direzione del centro l'anello della circolare interna ed alcune « diametrali » furono prolungate verso i quartieri esterni.

La fusione o il prolungamento di alcune linee diede origine a nuovi tipi di collegamento centro-radiale, radiale-diametrale, radiale-circolare, radiale-doppie, ecc., che svisarono ulteriormente l'originaria classificazione (fig. 1).

SCHEMA DEI TIPI DI LINEE COSTITUENTI LA RETE AUTOFILOTRAMVIARIA DELL'A.T.A.C.

LINEE CIRCOLARI	}	TRAM
„ CIRCOLARI RADIALI		
„ RADIALI	}	TRAM (in prevalenza), FILOBUS, AUTOBUS
„ RADIALI DOPPIE		
„ DIAMETRALI	}	FILOBUS (in prevalenza), AUTOBUS
„ DIAMETRALI RADIALI		
„ RADIALI DIAMETRALI RADIALI		
„ CENTRALI	}	AUTOBUS
„ CENTRALI RADIALI		
„ PERIFERICHE		AUTOBUS



Anche il sistema di trasporto subinotevoli modifiche e la maggior parte delle linee automobilistiche attraversanti il centro di Roma divennero filoviarie.

Infine con l'entrata in vigore dei numerosi provvedimenti del 14 aprile 1949, fu introdotta tutta una numerosa schiera di linee tramviarie nate dalla fusione di due radiali, operata spesso mediante la saldatura di un tratto intermedio di percorso sul tracciato della circolare interna. A queste linee, per ovvie ragioni di immediata praticità, si diede la denominazione risultante dal semplice abbinamento

delle precedenti da cui derivavano e così si ebbero, per dare due esempi tipici, la 4-20 risultante dalla fusione immediata della linea 4 (Via E. Duse - Ferrovia) e dalla 20 (Ferrovia-Porta Latina) e la 28-37 risultante dalla fusione con lieve modifica di percorso della 28 (Monteverde Nuovo-Monte Savello) con la 37 (Piazza Cavour-Piazza Bainsizza) attuata mercè una lunga saldatura sul tratto Ponte Garibaldi-Via Ulpiano della circolare interna.

Per completare il quadro bisogna aggiungere le linee speciali di autobus (*celeri*) le quali — per ov-

vie necessità di netta distinzione — assunsero una nomenclatura a sè costituita da una sola lettera dell'alfabeto (A, B, C, D, ecc.)

In conseguenza di tutto ciò la nomenclatura della rete dell'A.T.A.C. era divenuta oltremodo complicata, per non dire caotica; non più rispondente alla sua originaria impostazione ed in alcuni casi anzi addirittura anacronistica; qualche volta artificiosa e curiosa in taluni suoi aspetti: lettere che indicavano quartieri ove le vetture non facevano più capolinea (per es. FR, che non si limita più a Ripa (Tevere) ma arriva in pieno quartiere Appio Latino); sigle scritte in nero, rosso e perfino in azzurro, numeri sbarrati, numeri frazionati o sigle ancor più complicate composte di lettere e numeri, quali le M (1) P e M (2) P; un vero campionario insomma per tutti i gusti.

III. Stando così le cose si era venuto man mano a profilare il problema di una completa riforma della nomenclatura dei servizi aziendali, tanto più che da tempo si imponeva una nuova classificazione delle linee più adatta alla mutata situazione ed alle tariffe vigenti.

L'approssimarsi dell'Anno Santo, con la naturale previsione di un afflusso di forestieri superiore al consueto, parve rendere opportuno di affrettare questo processo di semplificazione.

Gli studi all'uopo furono perciò avviati a conclusione nel corso del 1949, per varie fasi successive, delle quali converrà fare un cenno sommario a scopo di una maggiore comprensione dei vari aspetti di un problema che solo apparentemente può sembrare secondario.

Primo assunto del problema fu che un sistema razionale ed omogeneo di nomenclatura deve essere basato su una congrua classificazione delle linee. Occorreva perciò se non riformare la classificazione del 1930, quanto meno rivederne radicalmente i concetti informativi in vista di un più idoneo raggruppamento delle linee. Fu così deciso di adottare il seguente riordinamento delle classificazioni:

- a) *Linee circolari* (le sue esterne ed interne).
- b) *Linee centrali* (tutte le linee interessanti la zona entro il perimetro della circolare interna, salvo le radiali doppie tramviarie transitanti per Via Piave, Via Volturmo e le linee 107, 124, 129 che penetrano in quella zona per piccolo tratto).
- c) *Linee radiali* (di una o due tratte, semplici o doppie, nella zona fuori del perimetro della circolare interna).
- d) *Linee periferiche* (interessanti comunque le zone periferiche e del suburbio).
- e) *Linee speciali* (aventi particolari caratteristiche di esercizio).

IV. Ciò fatto si prospettarono da principio per la riforma della nomenclatura due soluzioni per la scelta dei gruppi di numeri e di lettere da assegnare alle varie classi di linee.

a) *Linee circolari* sia nel 1° che nel 2° sistema mantenevano le denominazioni CD, CS per l'interna, ED, ES per l'esterna.

b) *Linee centrali*:

1° sistema: si individuavano le linee mediante una lettera dell'alfabeto, e poichè per lo sviluppo della rete, le lettere non sarebbero bastate, le successive linee assumevano come denominazione la lettera della linea centrale ad andamento più prossimo in unione ad un numero indice (es. C1, C2, ecc.);

2° sistema: si individuavano le linee mediante un numero compreso da 1 a 99;

c) *Linee radiali*:

1° sistema: si individuavano le linee mediante un numero compreso da 1 a 99

2° sistema: si individuavano le linee mediante un numero compreso nell'intervallo da 100 a 199.

d) *Linee periferiche*:

1° sistema: le linee venivano individuate mediante un numero di tre cifre, di cui le ultime due derivate dal numero della linea radiale «madre» (della radiale cioè dal cui capolinea esterno si diparte la periferica) mentre la prima cifra indicava il numero progressivo del gruppo.

Se ad esempio, dal capolinea della radiale n. 64 si dipartono quattro linee periferiche, la prima veniva denominata 164, la seconda 264, la terza 364 e la quarta 464;

2° sistema: le linee venivano individuate pure mediante un numero di tre cifre derivato dal numero della radiale madre: essendo però questo composto pure di tre cifre, si assegnava la serie del secondo centinaio per la prima periferica del gruppo, del terzo centinaio alla seconda e così via (nel caso della radiale 164, ad es., la prima periferica sarebbe stata denominata 264, la seconda 364, la terza 464 e la quarta 564).

Linee speciali:

1° sistema: le linee venivano contraddistinte mediante una lettera dell'alfabeto scritta in rosso preceduta dalla lettera R (rapida), adottando nella scelta delle lettere quelle della linea ordinaria centrale più affine;

2° sistema: mediante una sola lettera, in questo caso in nero, come prima del mutamento.

In entrambi i sistemi la sequenza delle linee centrali, radiali e speciali era rigorosamente definita dal senso orario, a partire dalla Via Flaminia, e considerando per ciascuna linea il capolinea più esterno.

V. Nessuno dei due sopra indicati sistemi parve tuttavia adeguato e scevro di critiche; nessuno infatti raggiungeva quella semplice omogeneità di nomenclatura che era nei voti.

Fu studiato perciò un nuovo progetto più semplice, abbandonando per quanto possibile il complicato ricorso alle serie alfabetiche e adottando dei numeri arabi pure per le linee centrali.

Mantenendo le eccezioni delle linee circolari e delle linee speciali il sistema si basava sull'adozione di numeri, come praticato in quasi tutte le città anche più grandi di Roma, come per es. Parigi e Londra, per la semplicità e chiarezza delle sigle e per evitare assonanze e confusioni che

più facilmente possono risultare dall'uso su larga scala delle lettere.

D'altra parte l'abbandono dell'alfabeto, per l'importante gruppo delle linee centrali, oltre che da evidenti ragioni di semplicità ed uniformità, era giustificato dalla necessità di non vincolare nella ristrettezza di una serie assai limitata l'eventuale sviluppo di dette linee, nonché della convenienza di disporre di sufficienti e ben distribuiti intervalli di ampliamento per inserirvi le linee di nuova istituzione, secondo il principio di una progressione orario-topografica posto, come si è detto, a base di tutta la nomenclatura.

Il nuovo progetto fu, inoltre, ispirato alle seguenti esigenze:

1° rimanere aderenti per quanto possibile alla nomenclatura precedente, in specie per le tramvie;

2° limitare la numerazione delle linee più importanti (che sono le radiali e le centrali) a numeri di due cifre, contenendole cioè entro il primo centinaio ritenuto sufficiente alle necessità anche future;

3° fissare una demarcazione fra le linee, non solo in base al loro tracciato (centrali, radiali, circolari e periferiche) ma anche secondo il mezzo con cui sono esercitate (tram, filobus, autobus) distinzione che pure interessa molto il pubblico e sulla quale particolarmente ha insistito l'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione.

Oltre che da questo Organo superiore il nuovo progetto fu regolarmente approvato dal Consiglio comunale nella seduta del 19 dicembre 1949.

VI. La nomenclatura così adottata rappresenta una felice sintesi dei vari progetti studiati. Le sigle con lettere venivano limitate alle sole linee circolari e celeri, mentre la numerazione di tutte le altre fu basata sulla serie esclusiva dei numeri arabi, (scartando il parallelo ricorso ai numeri romani, come da taluno suggerito), disposta in ordine progressivo con la seguente doppia demarcazione:

1° *In relazione al percorso* (e quindi al gruppo di appartenenza):

linee radiali, numerazione da 1 a 50;

linee centrali, numerazione da 50 a 100;

linee periferiche, numerazione oltre 100, con il criterio già indicato nel 1° sistema.

2° *In relazione al tipo di esercizio ed al mezzo impiegato* (tram, filobus, autobus):

linee tramviarie, numerazione da 1 a 30,

linee filoviarie, numerazione da 30 a 80;

linee automobilistiche, numerazione da

80 in su.

Si è venuto a realizzare così una continuità nella numerazione, a seconda del tipo di vettura nonché del gruppo cui ciascuna linea appartiene, in modo da permettere al pubblico un facile orientamento.

Infatti, le linee radiali sono indicate con i numeri da 1 a 30 se esercitate con tram (e la serie può considerarsi sufficiente per le necessità attuali e più ancora lo sarà in seguito dopo la

sostituzione che ancora si deve fare di talune linee tramviarie con filovie) e coi numeri da 31 a 50 se esercitate con filobus. Le linee centrali hanno la numerazione immediatamente susseguente da 51 a 80 se esercitate con filobus e da 81 a 100 se con autobus. Infine le linee periferiche finora per la maggior parte esercitate con autobus sono indicate con numeri di tre cifre da 100 in su come sopra spiegato.

Riassumendo lo schema adottato per la nuova nomenclatura è il seguente:

Linee circolari: mantengono le stesse sigle con due lettere del precedente sistema.

Linee radiali: esercite con tram, numero da 1 a 30; esercite con filobus, numeri da 31 a 50.

Linee centrali: esercite con filobus, numero da 51 a 80; esercite con autobus, numeri da 81 a 100.

Linee periferiche: numeri oltre 100.

Linee celeri: mantengono le stesse sigle costituite da una sola lettera come col sistema vigente.

Linee notturne: hanno la stessa sigla della linea diurna corrispondente o più affine, con la leggenda « notturno ».

La tabella riproduce un quadro di raffronto delle vecchie con le nuove sigle.

Nell'ambito dello schema suddetto si sono applicati i seguenti criteri particolari per l'attribuzione alle singole linee delle nuove denominazioni nel quadro dei rispettivi gruppi di appartenenza:

1° *Linee radiali e radiali doppie tramviarie* (dal n. 1 al n. 30): la numerazione ha inizio dalla linea 1 e procede progressivamente secondo l'ubicazione del capolinea esterno per le radiali semplici e dal primo capolinea incontrato nella rotazione per le radiali doppie.

2° *Linee radiali filoviarie* (dal n. 31 al n. 50): seguono con lo stesso criterio delle radiali tramviarie senza alcuna particolare eccezione.

3° *Linee diametrali (o centrali) e diametrali radiali filoviarie* (dal n. 51 al n. 80): la numerazione ha inizio dalla linea 103 rosso (nuova linea 53) procedendo progressivamente secondo l'ubicazione del capolinea esterno delle radiali nelle linee diametrali (o centrali)-radiali e dal primo capolinea incontrato nella rotazione per le diametrali semplici.

4° *Linee diametrali (o centrali) e diametrali radiali autobus* (dal n. 81 al n. 100): proseguono con lo stesso criterio delle diametrali (o centrali) radiali filobus, con l'eccezione della linea 124 (unica radiale semplice autobus, che è stata compresa tra le linee centrali anziché tra le radiali, ma della quale è previsto del resto il prolungamento).

VII L'attuazione di un provvedimento così radicale come questo di cui si discorre non è cosa di poco momento, per le difficoltà cui si deve far fronte per le esigenze d'ordine esecutivo che esso comporta.

Anzitutto fin dalla sua prima progettazione, occorreva fissare l'epoca della sua attuazione e la scelta fra l'attuazione simultanea o quella graduale in due o più tempi.

Elenco delle linee con le attuali e future denominazioni

Denominazione		
Attuale	Futura	
1	1	Piazza Ponte Milvio-Via Flaminia-Piazzale Flaminio
3	3	Viale Bertoloni-Piazza Fiume-Stazione Termini-Piazza Vittorio-Piazza Lodi
4/20	4	Via E. Duse-Piazza Fiume-Stazione Termini-Porta Latina
5	5	Piazza Istria-Stazione Termini-Porta S. Paolo-Quartiere Garbatella
6	6	Piazza Istria-Stazione Termini-Via XX Settembre (Ministero Finanze)
8/19	7	Piazza Bologna-Stazione Termini-Piazza Porta S. Giovanni-Piazza Zama
9/C	8	Portonaccio-Porta Pia-Piazzale Flaminio-Via della Giuliana
9	9	Portonaccio-Stazione Termini-Porta Maggiore-Via Mondovì
10 n.	10 n	Piazza Indipendenza-Piazza Vittorio-Stazione Termini-Piazza Indipendenza
10 r.	10 r	Piazza Indipendenza-Stazione Termini-Piazza Vittorio-Piazza Indipendenza
11/22	11	Portonaccio-Largo Brancaccio-Colosseo-Quartiere Garbatella
12	12	Largo Preneste-Porta Maggiore-Via Farini
13	13	Largo Preneste-Largo Brancaccio-Monte Savello-Monte Verde Nuovo
13 b	13 b	Monte Savello-Monte Verde Nuovo
15	15	Piazza Lodi-Piazza S. Giovanni-Colosseo-Monte Savello
16	16	Piazza Ragusa-S. Maria Maggiore-Stazione Termini-Via XX Settembre
18/23	18	Via Mondovì-Piazza Celimontana-Porta S. Paolo-Basilica S. Paolo
23/36	23	Basilica S. Paolo-Monte Savello-Piazza Pia-Quartiere Trionfale
26	24	Quartiere Testaccio-Piazza dell'Emporio-Piazza Monte Savello
33	25	Via della Giuliana-Lungotevere Michelangelo-Piazza Porto di Ripetta
35/C	26	Parco Monte Mario-Piazzale Flaminio-Piazza Fiume-Piazza Indipendenza
35	27	Ospizio S. M. della Pietà-Piazzale degli Eroi-Piazzale Cavour
28/37	28	Piazza Bainsizza-Piazza Cola di Rienzo-Ponte Umberto-Monte Verde Nuovo
CD	CD	Corso d'Italia-Stazione Termini-Monte Savello-Ponte Cavour-Corso d'Italia
CS	CS	Corso d'Italia-Ponte Cavour-Monte Savello-Stazione Termini-Corso d'Italia
ED	ED	Viale Belle Arti-Piazzale Verano-Porta S. Giovanni-Porta S. Paolo-Piazza Sonnino-Piazza Pia-Piazza 5 Giornate-Viale Belle Arti
ES	ES	Viale Belle Arti-Piazza 5 Giornate-Piazza Pia-Piazza Sonnino-Porta S. Paolo-Porta S. Giovanni-Piazzale Verano-Viale Belle Arti
137	32	Piazzale Ponte Milvio-Piazza Giovane Italia-Piazza Risorgimento
105	35	Piazza Vescovio-Piazza Fiume-Stazione Termini
107	37	Corso Sempione-Porta Pia-Piazza S. Bernardo
102	39	Stazione Termini-Via G. Allegrì-Piazza Belle Arti-Piazza Cavour
129	44	Piazza Ottavilla-Viale Trastevere-Largo Torre Argentina
134	46	Largo Boccea-Piazza della Rovere-Largo Tassoni
138	48	Viale Pinturicchio-Piazza Melozzo da Forlì-Piazzale Flaminio
103 r	52	Piazza Don Minzoni-Via Q. Sella-Piazza Barberini-Piazza S. Silvestro
103 n	53	Parco della Rimembranza-Piazza Ungheria-Via F. Crispi-Piazza S. Silvestro
NT r	56	Piazza Vescovio-Piazza Fiume-Piazza Venezia-Piazza G. Belli
106	58	Piazza Annibaliano-Piazza Fiume-Via F. Crispi-Piazza S. Silvestro
NT n	60	Quartiere Monte Sacro-Via XX Settembre-Piazza Venezia-Piazza G. Belli
62	62	Piazza Bologna-Piazza Pia-Piazza Barberini-Corso Rinascimento-S. Pietro
MB	64	Stazione Termini-Piazza Venezia-Piazza della Città Leonina
M2P	66	Piazzale Verano-Stazione Termini-Largo Tritone-Piazza Cavour
70	70	Stazione Ferrovie Laziali-Piazza Venezia-Via Ripetta-Piazza Cavour
71	71	Stazione Ferrovie Laziali-Via Panisperna-Trafofo-Piazza S. Silvestro
ST	75	Monteverde-Viale Trastevere-Piazza Venezia-Stazione Termini-Piazza Fiume
ST b	75 b	Monteverde-Viale Trastevere-Largo Torre Argentina
M1P	77	Piazza Risorgimento-Ponte Cavour-Largo Chigi-Stazione Termini
EF	78	Piazzale Clodio-Piazzale Flaminio-Via IV Fontane-Stazione Termini
85	85	Piazza S. M. Ausiliatrice-Porta S. Giovanni-Viale Fori Imperiali-Largo Chigi
117	87	Piazza L. Papi-Porta S. Giovanni-Colosseo-Pantheon

Denominazione		
Attuale	Futura	
CP	88	Piazza Tuscolo-Porta S. Giovanni-Piazza Venezia-Piazza Cavour
CP b	88 b	Porta S. Giovanni-Colosseo-Piazza Venezia-Largo Chigi
90	90	Piazza Zama-Porta Capena-Piazza Venezia-Piazza del Popolo-Piazza del Fante
92	92	Viale C. Colombo-Piazzale Ostiense-Monte Savello-Piazza S. Marco
92 b	92 b	Piazza G. da Triora-Piazzale Ostiense-Monte Savello-Piazza S. Marco
124	94	Piazzale Ardeatino-Piazza Remuria-Via dei Cerchi-Piazza S. Marco
FL	95	Piazzale Ostiense-Monte Savello-Piazza Venezia-Piazzale Flaminio
1 P	101	Ponte Milvio-V. Flaminia-Due Ponti
201	201	Ponte Milvio-La Cappelletta-La Giustiniana-Borgata La Storta
205	135	Piazza Crati-Aeroporto Urbe-Castel Giubileo-Settebagni
207	137	Quartiere Monte Sacro-Borgata Val Melaina
207 az	237	Porta Pia-Piazza Carnaro-Borgata Tufello
207 r	337	Quartiere Monte Sacro-S. Alessandro-Casale S. Antonio
210 b	109	Portonaccio-Ponte Mammolo-Borgata S. Basilio
210 n	209	Portonaccio-«Cavallari» Borgata Settecamini
210 c	309	Portonaccio-Borgata S. Maria del Soccorso
213	409	Portonaccio-Borgata Marranella-Via Porta Furba (ang. Via Tuscolana)
210 r	111	Portonaccio-Via delle Cave di Pietralata-Borgata Pietralata
111	211	Portonaccio-Via del Ponte Tazio-Corso Sempione
212	112	Acqua Bulicante-Borgata Quarticciolo-Borgata Tor Sapienza
212 b	212	Acqua Bulicante-Quarticciolo
212 r	312	Acqua Bulicante-Via Tor de' Schiavi-Via dei Castani
214	412	Acqua Bulicante-Via Formia-Borgata Gordiani
512	512	Largo Preneste-Tor Sapienza-Borgata La Rustica
220	118	Colosseo-Piazza Numa Pompilio-Quo Vadis-Belvedere
218	218	Colosseo-Porta S. Sebastiano-Mausoleo Fosse Ardeatine
123	123	Basilica S. Paolo-Abbazia Tre Fontane-Cecchignola-Piazza dei Carabinieri
223	223	Basilica S. Paolo-Abbazia Tre Fontane-Cecchignola-Piazza dei Carabinieri
225	128	Piazzale Flavio Biondo-Piazza della Radio-Borgata Magliana
228	228	Piazzale Flavio Biondo-Via Pozzo Pantaleo-Parrocchietta-Borgata del Trullo
227	328	Piazzale Flavio Biondo-Parrocchietta-Corviale-Via Portuense
230	428	Piazza S. Giovanni di Dio-Via Donna Olimpia angolo Via Vitellia
231	144	Via Carini-Via S. Pancrazio-Via del Casaletto
233	146	Piazza Imerio-Via di Bravetta-Casetta Mattei
234	246	Piazza Imerio-Borgata Valcanuta-Via Aurelia Nuova
235	346	Largo Boccea-Casalotti Nuovi
236 n	446	Largo Boccea-Via Pineta Sacchetti-Piazza F. Borromeo
236 r	127	Borgata Primavalle-Via Torre Vecchia-Borgata Ottavia.

La prima soluzione avrebbe presentato maggiori difficoltà di esecuzione per l'Azienda e di orientamento per il pubblico. L'attuazione in più tempi avrebbe diminuito tali difficoltà ma accresciuto forse il disagio degli utenti, indubbiamente infastidendoli con vari mutamenti. Infine un'attuazione ancor più graduale avrebbe - è vero - avuto il vantaggio di riuscire quasi inavvertita per i viaggiatori, ma forse per ciò stesso la nuova nomenclatura avrebbe finito col mancare ad una delle finalità preordinate: imporsi e rendersi familiare al pubblico per la sua impostazione sistematica nel quadro generale della rete senza contare che avrebbe prolungato chi sa per quanto

tempo l'ibridismo della contemporaneità di due sistemi, il vecchio ed il nuovo.

Tutto sommato sembrava di gran lunga preferibile attuare il cambio della nomenclatura in un unico tempo e in un primo momento si pensò precisamente di farlo coincidere con l'inizio del 1950 per ovvie ragioni amministrative. Considerazioni di altro ordine suggerirono poi di anticiparlo di un mese o due in modo che il pericolo di inevitabile disorientamento che provvedimenti di tal fatta sempre comportano sarebbe già stato superato all'epoca dell'apertura dell'Anno Santo. Ma circostanze sopravvenute non consentirono ciò.

Avvenne, difatti che appena si ebbe notizia tra il pubblico del progettato mutamento si

manifestò qualche più o meno fondata legittima apprensione, di cui la stampa cittadina si fece eco.

Si disse che era inopportuno, in vista appunto dell'affluenza di forestieri, di introdurre una novità così fuorviatrice per gli stessi cittadini; si osservò — più fondatamente — che era ormai troppo tardi (si era già a novembre) e che l'innovazione avrebbe reso inesatte ed inutilizzabili tutte le piante e le guide della città che in ogni lingua e nelle più disparate edizioni in vista dell'Anno Santo erano venute già fuori o erano in avanzato corso di stampa. L'innovazione, oltre a colpire questa ingente mole di legittimi interessi, avrebbe finito col recare danno ai pellegrini i quali, venendo in possesso di pubblicazioni con le vecchie indicazioni autofilotraviarie si sarebbero trovati del tutto fuorviati nell'uso dei mezzi recanti numeri o sigle diverse.

In vista di ciò il Consiglio Comunale nell'approvare il progetto ne rinviava l'integrale applicazione al 1951; ma autorizzava l'Azienda a darvi man mano parziale applicazione nell'occasione di nuovi provvedimenti di linea, quali prolungamenti o mutazioni di percorso o istituzione di nuovi collegamenti. E questo è difatti avvenuto durante il 1950, tanto che al 31 dicembre figurano già nella rete 9 linee cui è già stata data la nuova sigla.

Se ad esse aggiungiamo le altre 13, che per coincidenza di inquadramento non cambieranno numero o sigla, il mutamento da attuare sarà meno ingente di quanto possa apparire a prima vista, interessando n. 62 su un totale di n. 84 linee.

Tuttavia nello scorcio del 1950, approssimandosi l'epoca in via di massima prestabilita, si è riaffacciata in concreto la questione se la riforma si dovesse attuare in uno o più tempi. Ciascuna soluzione offriva proprio vantaggi e inconvenienti sia nei riguardi del pubblico che dell'approntamento del servizio per i cambiamenti di tabelle. È prevalsa, infine, per ragioni di opportunità pratica la decisione dell'attuazione in più tempi trasformando in un primo tempo (mese di febbraio 1951) le sigle di tutte le linee tramviarie, in due successivi tempi (mese di marzo) le sigle delle linee filoviarie e di quelle automobilistiche e infine in un ultimo tempo (mese di aprile) le sigle delle linee periferiche.

Cade qui acconcio ricordare che la riforma di cui si fa discorso, comporta notevoli problemi minori, di ordine amministrativo e tecnico, in materia di biglietti (inversione dei Capolinea nella distribuzione), di abbonamenti (inversione nella dicitura); e tutto ciò in relazione all'inquadramento nuovo dato alle linee ed al sistema centripeto adottato, partendo a tutti gli effetti organizzativi e di servizio dal capolinea esterno.

Per alleviare le difficoltà temporanee derivanti agli utenti ed al personale dell'Azienda, venne studiata l'adozione di speciali accorgimenti durante un certo periodo di transizione.

Il principale di essi è che le tabelle — sia di vettura che di fermata — recheranno per un certo tempo il richiamo della vecchia nomenclatura (es. linea 90 già FR).

VIII. Taluno potrà ritenere che il cambio della nomenclatura, sia un caso tipico di « molto rumore per nulla ».

Al contrario c'è chi lo chiama impropriamente col grosso nome di « riforma autofilotraviaria » e come tale lo rappresenta o lo teme. La verità è — come spesso avviene — nel mezzo. È un provvedimento grosso e radicale per la sua vastità ed impegno, ma di ordine formale non sostanziale.

Nessuna influenza esso avrà sulla natura, intensità e qualità dei servizi effettuati dall'Azienda. Ma nessuno vorrà negare quali vantaggi deriveranno nel campo pratico dal por fine allo stato di disordine esistente nella attuale nomenclatura della rete autofilotraviaria di Roma, sostituendone un'altra avente una sua razionale impostazione, ed unicità sistematica, e suscettibile di inquadrare anche i futuri sviluppi della rete.

La nuova nomenclatura, i cui pregi mnemonici appaiono evidenti, sarà presto compresa dal pubblico nella sua significazione sistematica e servirà ad orientarlo nell'uso dei servizi aziendali il che costituirà anche un vantaggio d'ordine commerciale, anche se difficilmente valutabile.

Comunque nel campo tecnico e in quello amministrativo il dare ai servizi una veste di semplicità e chiarezza, accompagnata alla precisione, è sempre stato uno dei postulati di una buona organizzazione.

Nello sforzo notevole che l'A. T. A. C. ha compinto in questo dopoguerra per ricostruirsi e potenziarsi sviluppi adeguatamente agli delle esigenze cittadine, andava pure inserito e tempestivamente attuato questo processo di chiarificazione, che si è concluso nel rinnovamento totale della nomenclatura delle linee.

Ringrazio particolarmente l'ing. Lamberto Villani, Capo Servizio Movimento e l'avv. Alessandro Militello Capo dell'Ufficio Stampa dell'A. T. A. C., che mi hanno coadiuvato rispettivamente per lo studio della nuova nomenclatura e per la stesura di questa nota illustrativa del provvedimento.

E sia lecito sperare che questo rinnovamento formale delle sue linee sia anche il battesimo di rinnovare fortune per l'Azienda, che nei suoi 40 anni di vita ha già acquistato tante benemerite nei servizi pubblici cittadini.

