

FONDAZIONE



Roma Termini ieri e oggi

FONDAZIONE FERROVIE DELLO STATO ITALIANE





- 1 Prefazione**
- 2 Le origini**
- 3 La prima Termini di fine '800**
- 4 Le trasformazioni della prima metà del '900**
- 5 Anni '30-'40 Termini cambia aspetto**
- 6 Anni '50-'60 Il Boom economico**
- 7 Anni '70-'80**
- 8 Anni '90-2000**
- 9 Gli ultimi 20 anni**



Fondazione FS Italiane
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 - Roma

PROGETTO GRAFICO E SELEZIONE FOTOGRAFICA: Antonio Stanga, Sara Cirasola

TESTI: Gabriele Romani, Giulia Proietti

FOTO: Archivio Fondazione FS Italiane

1. Prefazione

Negli ultimi 70 anni la stazione Termini di Roma ha assunto a un ruolo di primaria importanza in termini ferroviari, rappresentando il maggiore nodo per traffico viaggiatori del Paese; ma Termini è anche un vero e proprio organismo pulsante all'interno di un contesto socioculturale metropolitano, che muta insieme alla città che lo circonda.

Sette decenni fa, il 20 dicembre 1950, veniva inaugurato il Dinosaurio: la moderna pensilina su piazza dei Cinquecento che modificò l'aspetto esteriore di tutta la stazione e che da allora accoglie milioni di viaggiatori in un luogo divenuto una sintesi perfetta tra storia e innovazione. La nuova Termini del 1950 fu il simbolo dell'Italia che ripartiva dopo le macerie della guerra. Un simbolo di una modernità in continua evoluzione, che non interrompe la propria corsa verso il futuro.

Dalla nascita del trasporto ferroviario di metà '800 fino alla contemporaneità caratterizzata da veloci convogli aerodinamici, passando attraverso due guerre mondiali e l'evolversi di periodi storici fondamentali per la cultura italiana, la Stazione Termini in Roma ha rappresentato da sempre un crocevia di popoli e di culture. Una grande storia di evoluzione architettonica al servizio dello sviluppo ferroviario, che nel corso dei secoli ha accompagnato le varie trasformazioni di Termini, tra minacce di spostamento e ampliamenti spaziali.

Questa breve pubblicazione ha l'intento di ripercorrere l'evoluzione della maggiore stazione ferroviaria italiana non solo come impianto ferroviario in continua trasformazione, ma anche come luogo all'interno del tessuto urbano, punto di riferimento per intere generazioni di cittadini e viaggiatori. La stazione Termini ha da sempre vestito i panni dello spettatore, che assiste, e a volte subisce, gli accadimenti storici di un Paese nel pieno della propria evoluzione democratica e tecnologica; e che ancora più spesso ha funzionato da palcoscenico di gala per i servizi ferroviari più innovativi del panorama europeo. Oggi festeggiamo i 70 anni della "nuova" Termini, frutto del genio di Angiolo Mazzoni e delle migliorie successive alla Seconda Guerra Mondiale. Un anniversario che va a collocarsi all'interno di un lungo percorso storico che ci aiuta a comprendere chi eravamo e chi siamo, per non farci sorprendere da ciò che diventeremo.

Gianfranco Battisti

Presidente Fondazione FS Italiane

Luigi Cantamessa

Direttore Generale Fondazione FS Italiane







2. Le origini

Fin dagli albori della ferrovia nello Stato Pontificio si fece un gran parlare su dove potesse sorgere la stazione di Roma: se sul colle Esquilino o sul colle Oppio, se meglio a Porta Maggiore oppure nei pressi di Trastevere e, dopo tanti ripensamenti, ecco la scelta ricadere sulla piazza alle soglie delle Terme di Diocleziano, circondata dall'Aggere Serviano, in cima al Monte di Giustizia dove, ai tempi del Medioevo, venivano eseguite le condanne a morte e dove ora, ai tempi di Pio IX, trovavano posto i galeotti ridotti ai lavori forzati, come descritto da uno dei sonetti del Belli: *"Nun hai pavura che tte mannino a Termini addirittura a ggiucà co le pale e le cariole?"*. In breve entrò in esercizio la linea [Roma-Ceprano](#) proprio da tale piazza: correva l'anno 1862, era inverno, il primo dicembre, e fu così che quattro capannoni e due tettoie salutarono l'inizio della lunga carriera della Stazione di Roma.

Un luogo tutt'altro che ben collegato al centro cittadino: una volta giunti qui, i viaggiatori dovevano intraprendere un lungo cammino per raggiungere la città attraverso la campagna romana, a piedi, con l'aiuto dei facchini, oppure col servizio Omnibus a cavalli, una sorta di navetta ante litteram, attivo dalle ore 8 di mattina alle 8 di sera, al costo di 10 lire. D'altro canto la presenza di lunghe distese di terreni agricoli giocava a favore dell'attività ferroviaria che, fin dagli albori, avrebbe avuto bisogno di grandi spazi dove creare infrastrutture efficienti; inoltre la presenza dell'acquedotto Felice dava largo approvvigionamento di acqua, l'imprescindibile elemento che, insieme con il carbone, era il protagonista della trazione a vapore. Non esistono fonti scritte ufficiali sul nome della stazione. L'ipotesi più probabile è da ricercare nella mutazione del sostantivo latino *thermae*, a causa del vicino complesso voluto da Diocleziano.

Da subito la stazione Termini divenne il capolinea di un numero sempre maggiore di collegamenti ferroviari: nel 1864 la linea Roma-Civitavecchia e la Roma-Ciampino, poi i collegamenti per Monterotondo e Orte (1866) e ancora Foligno e Livorno; mentre la [Roma-Frascati](#) (1856), che originariamente partiva da Porta Maggiore, venne riaccolta nel 1874, ponendo così fine a quel malevolo detto, comparso anonimo sotto la statua di Pasquino, che la linea *"nun partiva da Frascati e nun portava a Roma"*.

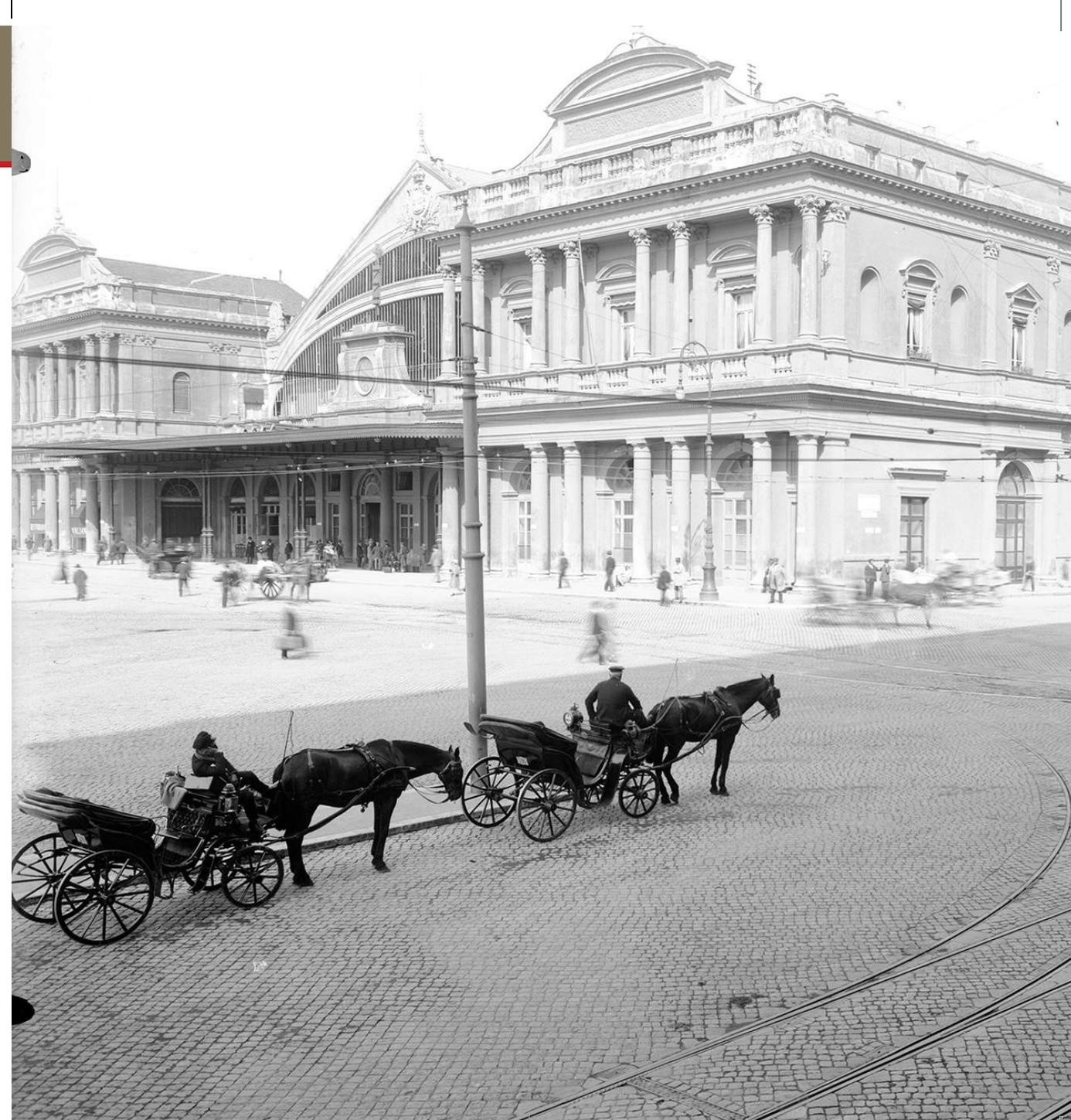


3. La prima Termini di fine '800

In questo clima di forti cambiamenti la principale stazione romana aveva bisogno di una veste più consona ed è così che venne approvato il progetto dell'architetto Salvatore Bianchi, apostrofato dal papa Pio IX con le memorabili parole: *"Bravo, bravo, lei vuole fare la stazione della capitale d'Italia"*, alludendo in tono scherzoso, ma non troppo, alla grandiosità dell'edificio e, visti i tempi di realizzazione dell'impresa, alla possibilità che Roma cambiasse... Stato.

Il Papa non aveva torto: il 3 febbraio 1871, dopo la breccia di [Porta Pia](#) e la resa dello Stato Pontificio, Roma fu annessa al Regno d'Italia e ne divenne Capitale.

Si narra che il tenente Matteo Albertone, inviato dal generale Cadorna a visitare la città per trovare un luogo adatto all'insediamento del comando, abbia trovato refrigerio dalla calura bevendo una birra nel caffè della stazione, poco più di un baraccone in legno con un gruppetto di tavolini all'esterno: il primo esempio di esercizio di ristorazione della Stazione della Capitale, che aveva senza dubbio bisogno di ben altro. I lavori si conclusero il 20 aprile del 1873 sul progetto del Bianchi approvato dallo Stato Pontificio nel 1867. La [nuova stazione](#) era composta da due corpi laterali e paralleli (a destra gli arrivi, a sinistra le partenze), uniti da una grande tettoia in ferro a protezione dei binari, in accordo con la moda del periodo, quando l'architettura del ferro trionfava in tutta Europa. Il piazzale antistante divenne ben presto un luogo di ritrovo per i romani, grazie alla presenza del ristorante. L'interno era dominato dall'atrio centrale, largo 42 metri e lungo 50. Nell'ala destinata alle partenze trovavano spazio la biglietteria, le sale d'attesa di I, II e III classe, il deposito bagagli, la saletta per i ministri, le stanze per il capo stazione. Esisteva anche un servizio scaldapiedi che consisteva nel fornire al viaggiatore un recipiente chiuso di acqua calda, efficace rimedio contro il freddo invernale. Nell'ala destra, quella degli arrivi, erano ospitati i servizi igienici per il pubblico, il telegrafo, il dazio, la pubblica sicurezza e la sala reale decorata dal pittore Annibale Brugnoli.





4. La trasformazione della prima metà del '900

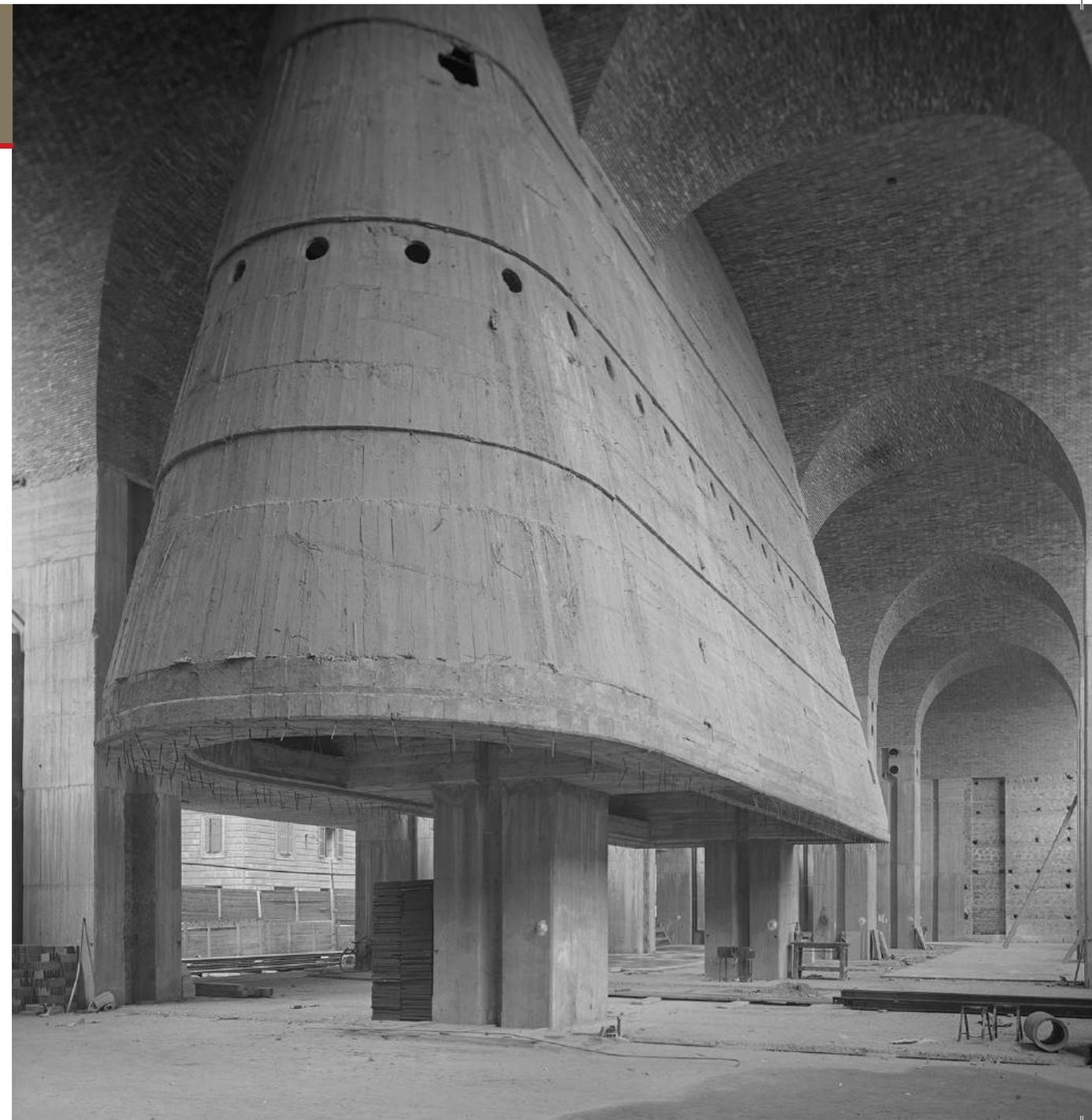
Parallelamente alla [stazione](#), si sviluppa anche il commercio nell'area attigua. E soprattutto i servizi per l'accoglienza cominciarono a rivolgersi esplicitamente verso la categoria del viaggiatore. Nasce un vero e proprio quartiere alberghiero dove le taverne e i ristoranti presenti si discostano sempre di più dalle tradizioni culinarie romane, per rivolgersi ai viaggiatori. Già nel 1899 era presente un primo albergo dedicato alla clientela di professionisti e commercianti in viaggio d'affari a Roma. In breve l'area di Termini era divenuta un quartiere trafficato della capitale, in un tempo in cui il viaggio era sinonimo di treno, ma anche di tram: era molto sentito, all'epoca, il problema del trasporto interno, in particolare verso i Castelli Romani. Poco lontano dal lato destro della stazione sorse il capolinea delle tranvie che portavano i braccianti dai Castelli Romani a Roma. Si sviluppa sempre più intorno alla stazione un continuo flusso di gente e di piccoli commercianti: nascono indiscriminatamente i chioschi bar, le friggitorie, le bancarelle di minutaglie. Nasce a pochi metri dalla stazione la Casa del Passeggero: una sorta di ricovero dove era possibile trovare un barbiere, fare una manicure, una sauna o semplicemente riposare in attesa della coincidenza. E nasce in questi anni la tradizione dell'appuntamento all'orologio, che campeggiava sulla facciata principale: un vero e proprio punto di ritrovo per romani e non, in un'epoca in cui pochi potevano permettersi un orologio personale.

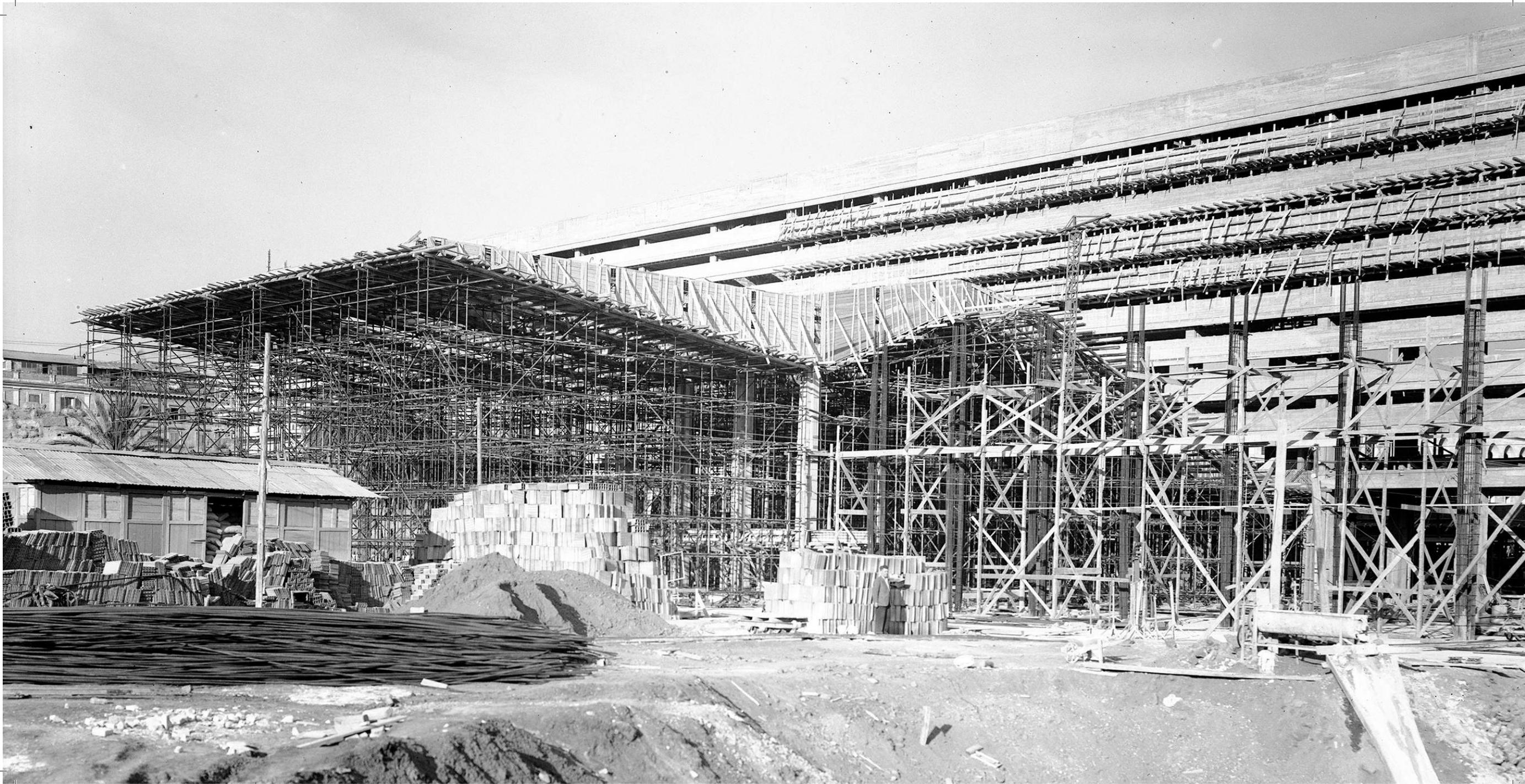
Il [Ristorante Valiani](#), che occupava buona parte del fabbricato centrale, era noto in tutta Roma. Era considerato un locale di gran moda, frequentato da artisti, poeti, sportivi, personalità politiche fino alla sua demolizione, alla fine degli anni '30. Sembra che anche il Trilussa fosse un assiduo frequentatore, apprezzando i famosi carciofini, immancabili nel menù del ristorante, e vero vanto del proprietario, il pistoiese Angiolo Valiani.



5. Anni '30-'40 Termini cambia aspetto

Negli anni '30 il problema ferroviario di Roma aveva assunto una certa importanza. La [Stazione Termini](#) non era riuscita a stare al passo con la continua evoluzione ferroviaria. È il periodo delle numerose proposte di rifacimento più o meno totale, finché il nuovo Piano Regolatore di Roma del 1931 fugò ogni dubbio: Termini sarebbe stata trasformata in stazione di transito, con 16 binari sotterranei e la costruzione ex novo di due stazioni terminali una rivolta verso nord (Flaminia), una verso sud (Casilina). Emersero fin da subito diversi dubbi riguardo questa soluzione, tanto che nel 1937, mentre il governo iniziava la progettazione in vista dell'Esposizione Universale di Roma del 1942 (poi annullata a causa degli eventi bellici), il progetto sulla Stazione Termini cambiò ancora. Si scelse di erigere un nuovo fabbricato viaggiatori arretrato rispetto al precedente per far spazio alla costruenda stazione della metropolitana che avrebbe portato i viaggiatori a Termini dal nuovo complesso urbanistico a sud della Capitale: Esposizione Universale Roma (E.U.R.). Il compito per la nuova Termini fu affidato ad Angiolo Mazzoni, capo della Sezione Architettura del Servizio Lavori delle F.S.. Il modello scelto prevedeva la concentrazione dei servizi nei fabbricati laterali per lasciare a quello [centrale](#) la funzione di accoglienza. I lavori iniziarono nel 1938 con la demolizione degli edifici del Bianchi, ma dovettero interrompersi nel 1942 a causa del conflitto bellico. Nell'immediato dopoguerra ci si chiese se l'aspetto monumentale del progetto del Mazzoni costituisse un limite alla funzionalità della stazione, anche se erano già stati realizzati gli impianti, le pensiline e i corpi laterali. Fu indetto un concorso per una revisione totale del progetto mazzoniano e per il nuovo edificio frontale, posizionato cinquanta metri più avanti, garantendo maggiore ampiezza al fascio binari. I due progetti vincitori ex equo si allontanavano dal classicismo monumentale, per sposare una maggiore funzionalità e organizzazione degli spazi. L'edificio centrale era caratterizzato da una notevole pensilina, successivamente soprannominata il dinosauro, che grazie alle linee sinuose garantiva una continuità visiva con le vicine rovine delle mura serviane, donando una coerenza tra antico e contemporaneo. D'altra parte uno dei progetti vincitori era denominato *Servio Tullio prende il treno...*





6. Anni '50-'60 Il Boom economico

Il conflitto bellico è ormai alle spalle e la corsa alla ricostruzione prosegue verso quello che sarà definito il Boom economico italiano. Il 20 dicembre 1950, con l'inaugurazione del nuovo fabbricato frontale, si concludono i lavori per il completamento della nuova Termini. Ogni mattina il binario 1 è il palcoscenico preferito del Settebello: quell'ETR 300 protagonista del periodo, con le sue linee aerodinamiche e i suoi salottini di tendenza. La stazione è sempre più un crocevia fondamentale per i viaggiatori italiani ed esteri. Cambiano le abitudini, ma non il luogo: Piazza dei Cinquecento resta il punto di riferimento, mentre la lampada Osram si sostituisce all'orologio di Bianchi come punto di incontro, diventando addirittura protagonista di una canzone di Claudio Baglioni. E quando i Giochi della XVII Olimpiade del 1960 si impossessano di Roma, la Capitale si scopre città europea e multiculturale. Migliaia tra atleti, tecnici, giornalisti, politici internazionali viaggiano a bordo dei treni. Malgrado l'ormai chiara concorrenza con l'automobile, il treno si conferma come mezzo principale di collegamento tra città. I nuovi elettrotreni FS interpretano al meglio lo spirito del periodo, del made in Italy, che si diffonde nel mondo. E se nel 1952 il Settebello aveva stupito il mondo, il 1960 è l'anno dell'ETR 250 [Arlecchino](#), con la sua composizione più contenuta. A bordo i servizi per i viaggiatori sono di alto livello, proprio per rispondere ad una sempre più crescente domanda di comfort. La Stazione Termini è ormai stabilmente all'interno di una fitta rete di tratte veloci, progenitrici dell'alta velocità e talvolta viene scelta come stazione di partenza per i viaggi inaugurali dei nuovi rotabili. Come nel caso della E 444 ["Tartaruga"](#) che nel novembre del 1967 conduce da Roma a Napoli le più alte cariche istituzionali italiane, come Aldo Moro e Oscar Luigi Scalfaro, nel viaggio inaugurale di quella che sarà una delle locomotive simbolo degli anni a venire.



7. Anni '70-'80

Una stagione di grande crescita sociale, culturale e politica, un percorso di modernizzazione e democratizzazione che ha evidenziato la viva presenza - a volte traumatica - dei movimenti della società civile. Con gli anni '70 si avvia un processo di dialogo globale tra culture: il viaggio ne diventa lo strumento ideale, il treno il mezzo ottimale. I collegamenti internazionali si trasformano, si perfezionano, e Roma Termini è ancora una volta protagonista: da qui, domenica 28 settembre 1969 alle ore 17:43, parte il nuovo direttissimo Palatino che giunge a Parigi alle 9:24 del giorno successivo. Dotato di carrozze-letto insonorizzate e isolate termicamente, di una vettura bar con cena e prima colazione compresa nel prezzo, collega le due capitali in circa 15 ore. Un altro treno memorabile è il cosiddetto Chopin che partendo da Roma Termini alle 21:30 raggiunge Mosca tre giorni più tardi, oltrepassando anche la cortina di ferro. Lungo la banchina di Termini, lo Chopin è ben riconoscibile grazie all'emblema sovietico sulle vetture e le indicazioni in caratteri latini e cirillici. Come inconfondibili sono i treni Trans Europ Express, con la loro livrea crema e rossa. I [TEE](#) furono i primi convogli internazionali europei che fin dal 1957 garantirono comfort di viaggio e interconnessioni sicure. Tra gli anni '70 e '80 questi servizi raggiunsero l'apice dell'offerta commerciale, rappresentando uno dei pilastri su cui nasce l'Europa unita. La ristorazione a bordo era di ottima qualità, con un servizio affidato a cuochi e camerieri. Il pranzo e la cena erano serviti ai tavoli allestiti con tovaglie e tovaglioli in stoffa, bicchieri in vetro e stoviglie di qualità.

Il viaggio inoltre si inserisce ormai stabilmente nella [quotidianità giovanile](#), sia per ampliare le proprie conoscenze culturali (il programma InterRail dedicato agli under 21 nasce nel 1972), sia per semplici funzioni di svago: memorabili gli eventi musicali che in questi anni attraversano l'Italia, come i concerti dei Led Zeppelin nel 1971 e di Bob Marley nel 1980 a Milano o dei Pink Floyd a Venezia nel 1989, solo per citarne alcuni.





8. Anni '90 -'2000

I viaggi veloci sono ormai una prerogativa dei trasporti ferroviari, che devono fare i conti con la concorrenza degli aerei. Ma la corsa allo sviluppo delle tratte veloci è ormai avviata. Nel corso dei decenni Milano e Roma si erano avvicinate sempre di più, ma mai nessuno aveva potuto programmare un viaggio di andata e ritorno in un solo giorno. L'Orario estivo del 1988 cambiò definitivamente questa tendenza: la nuova relazione permetteva di spostarsi tra le due metropoli in meno di 4 ore, grazie ad un nuovo treno, l'ETR 450 [Pendolino](#). Un elettrotreno avveniristico, capace di viaggiare a 250 km/h, con il muso affusolato simile ad un aereo, nell'elegante livrea bianco-rossa firmata da Giugiaro, il cui nome diventa sinonimo di treno veloce.

E quel primo viaggio ufficiale del 29 maggio 1988 segnò l'inizio di una trasformazione nel mondo del trasporto: l'alta velocità ferroviaria. Nel giro di pochi anni denominazioni come Eurostar prima e Freccia (Rossa, Bianca, Argento) poi, entreranno nel linguaggio comune, oltre che nei tabelloni della stazione. Termini è sempre più un crocevia di flussi, superando così il concetto di oggetto architettonico inserito nel tessuto urbano, per diventare progetto in evoluzione in termini di estensione spaziale, ruolo e funzionamento che genera degli effetti diretti sul tessuto urbano. Ora è necessario seguire l'evoluzione e la mutazione della Stazione come infrastruttura urbana: il [Giubileo](#) del 2000 costituì in questo senso un bel banco di prova. Circa 78 milioni di pellegrini giunsero a Roma da gennaio a dicembre, molti dei quali utilizzarono il servizio ferroviario, trovando nella nuova stazione Termini un centro servizi di 14.000 mq. Una vastissima offerta commerciale e un nuovo modo di vivere la stazione con un occhio di riguardo al pubblico non viaggiatore. L'ala Mazzoniana subisce un notevole intervento di restauro e diviene un centro polifunzionale con nuovi spazi dedicati alla pubblica utilità, allo shopping, alla ristorazione, al benessere e alla cultura, grazie al "GATE Termini Art Gallery", uno spazio espositivo che ospita mostre importanti come la rassegna dedicata al Guercino o quella dedicata al Caravaggio.



EUROSTAR

TGV ARJ
DESIGN

13 455 56

9. Gli ultimi 20 anni

Il 23 dicembre 2006 la Stazione Termini è stata dedicata a Papa Giovanni Paolo II, confermando il proprio ruolo di luogo urbano all'interno della Capitale d'Italia. Senza perdere però di vista la propria funzione infrastrutturale. Proprio in quest'ottica è stata progettata una moderna area di interscambio auto/treno: sono infatti in corso i lavori per un parcheggio a tre piani unico nel panorama europeo, capace di contenere circa 1500 posti auto, con accesso tramite una rampa carrabile da via Marsala e che andrà a collocarsi esattamente sopra i binari. I collegamenti pedonali tra il parcheggio e la stazione saranno garantiti da 10 ascensori e ogni banchina avrà a disposizione una rampa di scale. Sono inoltre in corso i lavori di recupero strutturale e funzionale della Cabina [ACE](#) (Apparato Centrale Elettrico), sul lato destro della stazione. Un edificio fondamentale per la circolazione ferroviaria fino alla fine degli anni '90, diventerà un polo culturale di interesse nazionale, con la realizzazione di una biblioteca, di un archivio storico e di spazi museali, donando alla stazione Termini una connotazione culturale, che andrà a completare l'attuale funzione ferroviaria, commerciale e conviviale del luogo. L'evoluzione della Stazione Termini di Roma non si è mai arrestata, da quel lontano 1862 fino ai giorni nostri, modificando il proprio aspetto e le proprie funzionalità di pari passo con le esigenze della società. E malgrado oggi sia un luogo immerso nella contemporaneità, che garantisce ogni servizio primario a chiunque acceda nei suoi spazi, talvolta può accadere di scorgere lo sbuffo di vapore derivante da una locomotiva, che in maniera fieramente anacronistica, ci ricorda da dove veniamo.





281 A | 282

283 A

PISA
per p.
arrivo

OCCUP

LIBER

N 361

DISABILITAZIONE

Legge 27 marzo 1983 n. 97
Norme attive del banco A e B
del banco B da 281-317
362-395

362 A

363 A

364 A

BINARIO XXVII
per p. D
arrivo | partenza
12° 47' 14"
13° 58' 10"
15° 08' 10"
16° 18' 10"

BINARIO XXVIII
per p. D
arrivo | partenza
12° 47' 14"
13° 58' 10"
15° 08' 10"
16° 18' 10"



www.fondazionefs.it



FondazionefsItaliane



FondazionefsItaliane



info@fondazionefs.it

shop.fondazionefs.it

Fondazione FS Italiane

FONDAZIONE



ITALIANE

SEDE

Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma