

Il metrò era un rifugio dagli attacchi aerei Le gallerie per i treni proteggevano i romani

Il tratto della linea B già esistente si trasformò in un ricovero tra via Cavour e la stazione Termini

Durante la seconda guerra mondiale la metropolitana di Roma, o meglio l'unico tratto allora esistente, divenne un rifugio antiaereo. Una storia che ripercorriamo attraverso i documenti tratti dal sito "bunkerdiroma.it", il portale curato dal giornalista Lorenzo Grassi.

Il punto di partenza è obbligato: l'articolo che l'ingegnere Giuseppe Stellingwerff e il tenente colonnello del Genio Alessandro Romani scrissero sulla Rivista di Artiglieria e Genio nel 1929. "La metropolitana - si legge - può rendere preziosi servizi ai fini della difesa aerea e quindi è necessario che l'autorità militare sia presente nella compilazione dei progetti".

Stellingwerff e Romani, poi, bocciarono poi la proposta, circolata all'epoca, di "sostituire alla metropolitana strade a due piani di notevole costo e di lunga costruzione" per ospitare una rete tramviaria immediatamente sotto il normale piano stradale. "Tale progetto risulterebbe più un palliativo che non una vera e propria soluzione, palliativo che può inoltre riuscire dannoso per lo meno in quanto può ritardare l'esecuzione di necessarie opere radicali".

"La difesa aerea - sostennero - ha bisogno di aggiungere ai ricoveri delle case i ricoveri collettivi, e a ciò si presta, con qualche adattamento, la metropolitana, che opportunamente studiata, porterà alle popolazioni, oltre che la soluzione integrale e sicura delle rapide



Veduta interna della galleria che collegava via degli Annibaldi alla metro B Cavour

comunicazioni, la protezione contro gli attacchi aerei del nemico". Nel 1937 venne decisa la realizzazione di un'Esposizione Universale che avrebbe dovuto tenersi nel 1942, per seguire la scia delle altre Capitali europee. Era dunque necessario un mezzo di collegamento rapido tra il centro e il nuovo quartiere. Lungo la via Ostiense correva già la ferrovia Roma-Lido, che però terminava a Piramide e avrebbe costretto a diversi cambi con mezzi di superficie per raggiungere il centro e la zona di Termini.

Venne allora progettato un collegamento sotterraneo che da Porta San Paolo avrebbe percorso viale Aventino, superato il Colosseo e via Cavour per concludersi sotto piazza dei Cinquecento. Dalla Piramide all'area dell'Esposizione, invece, la linea avrebbe seguito in parallelo e in superficie il percorso della Roma-Lido fino alla stazione

scoppio della guerra, nel giugno del 1940, i lavori furono prima rallentati e poi sospesi, anche in considerazione dell'inevitabile cancellazione dell'Esposizione Universale del 1942. Verranno ripresi solo nel 1948 e la linea entrerà in servizio il 10 febbraio del 1955.

Durante la guerra i tratti di galleria già completati divennero il fulcro della protezione antiaerea cittadina sia come riparo dalle bombe per i convogli della Roma-Lido che per la popolazione civile ospitando due dei quattro più capienti ricoveri pubblici della Capitale: quello della galleria metropolitana nella piazza di Termini "avanti pensilina reale" (da 10 mila posti) e quello nei tunnel secondari della galleria metropolitana via Cavour-via degli Annibaldi (da 4.000 posti).

Da segnalare, infine, l'utilizzo come ricovero antiaereo anche del sottopasso dell'allora viale Hitler (oggi viale delle Cave Ardeatine) alla stazione Ostiense, zona che fu duramente bombardata dagli anglo-americani il 3 marzo 1944 ■

VIAGGIO NEI RICORDI

Anche Il Traforo divenne una "casa"

Durante i bombardamenti poteva ospitare 8mila persone

Anche il Traforo stradale del Quirinale, inaugurato il 20 ottobre del 1902, durante la guerra fu adattato a ricovero pubblico con barriere antischegge a protezione degli ingressi. Si trattava del secondo rifugio più capiente di Roma e poteva ospitare sino a 8.000 persone. Il clima che lo animava è stato descritto da Carla Capponi nel libro "Con cuore di donna"

"Ci inoltrammo nel Traforo dopo aver superato gli sbarramenti protettivi costruiti per trasformarlo in un immenso rifugio. Le persone accampate in quel tunnel debolmente illuminato avevano steso coperte che funzionavano da pareti divisorie. Intere famiglie giacevano su materassi posti a terra, sopra paglia o stracci. L'aria era irrespirabile, malgrado l'altezza della volta... Si udiva un vociare

sommesso, una musicalità sonora simile a un alveare, mentre le voci dei bambini che piangevano emergevano tra il mormorio. Nell'aria c'era di tutto: odore di cavolo, di disinfettante, di muffa...

Prima dello scoppio della guerra l'ingegnere Edmondo del Bufalo aveva presentato al concorso bandito dalla Delegazione romana dell'Unione nazionale protezione antiaerea un progetto per la realizzazione di ricoveri sotto una galleria esistente. Si prevedeva lo scavo di diversi vani lateralmente alle pareti del Traforo, da destinare a botteghe e negozi in tempo di pace, per poi essere rapidamente convertiti in ricoveri. Ma il progetto non venne attuato. Nelle vicinanze, sotto largo del Tritone, fu invece realizzato un ampio ricovero sotterraneo ■



Il Traforo del Quirinale in versione bellica con barriere antischegge all'ingresso