



A cura di Assoutenti,

Oltre 20 anni fa furono elaborate molte espansioni della rete tranviaria di Roma, che avrebbero apportato un enorme beneficio alla mobilità. Non si fece nulla. Abbiamo dormito per 20 anni.

Finalmente qualcosa sta per cambiare. Per 20 anni abbiamo tenuto duro, abbiamo impedito che le varie ipotesi

tramviarie cadessero nel dimenticatoio, abbiamo lottato contro chi voleva definitivamente affossarle.

Assoutenti Lazio, insieme a UTP, ha inviato ben 38 proposte per il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). Molte sono state recepite. E finalmente si fa qualcosa. Che cosa accade ora? Una guida per i cittadini. Partono finalmente i progetti dormienti da 20 anni e più. Quattro linee sono in corso.

È stato pubblicato il bando di gara per la progettazione di 3 linee tranviarie del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). La procedura competitiva n° 9 del 2022 è stata pubblicata a fine dicembre 2022.

L'oggetto dell'appalto riguarda i servizi di progettazione di 3 linee tranviarie previste dal PUMS di Roma Capitale e di un deposito tranviario ed è suddiviso in tre lotti.

Si prevede:

\* Acquisto di 121 nuovi tram

\* Tramvia Tiburtina: si tratta di un breve tronco dal Verano alla Stazione Tiburtina. A dispetto della sua brevità, va ad allacciare alla rete tranviaria la seconda stazione ferroviaria di Roma, importante nodo anche per l'Alta Velocità e per le autolinee a lunga percorrenza. Sull'impianto verranno istituiti (anzi ripristinati) diversi servizi con varie destinazioni della città, utilizzando binari già esistenti.

La linea c'era, era stata "temporaneamente" sospesa per i lavori di costruzione degli svincoli della Tangenziale Est (gli stessi che ora vanno in demolizione) e poi smantellata nel 1998, in pieno rilancio del tram, per vetustà. Ora è stata sbloccata la riapertura.

\* Tramvia Togliatti. Un percorso tangenziale completamente nuovo, previsto fin dagli anni 50. Collega Ponte Mammolo con Piazza di Cinecittà. La stessa arteria stradale fu costruita con lo spazio già predisposto per i binari. Erano stati ipotizzati prolungamenti a nord e a sud, in fasi ulteriori; ma i più lunghi tempi necessari per essi non possono ritardare la realizzazione di questa tratta.

\* Termini-Giardinetti-Tor Vergata. Si tratta in realtà di una linea esistente, la Ferrovia Roma- Giardinetti, riportata a Piazza dei Cinquecento da una parte, e prolungata a Tor Vergata dall'altra. I lavori sulla tratta esistente sarebbero anche più semplici e più veloci di quelli attualmente in corso per la manutenzione straordinaria della linea 8. Senonché le complicazioni derivano da innumerevoli vincoli, lacci, laccioli e formalismi frapposti da vari gruppi e centri di interesse che vorrebbero viceversa l'eliminazione della linea e lo smantellamento totale.

\* TVA (Termini-Vaticano-Aurelio) Segue un percorso amministrativo separato, in quanto concorrono diversi finanziamenti sulle varie tratte. Attraversa l'intero centro storico lungo Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II. Triplicherà la capacità di trasporto degli attuali 40 e 64, linee notoriamente sovraffollate ed insufficienti. L'Università La Sapienza è stata incaricata di studiare il riordino dell'arredo urbano lungo tutta la linea,

trattandosi di intervento di forte riqualificazione. Fra le questioni sul tavolo, anche la posizione dei binari, fra tre opzioni proposte per ciascuna delle arterie interessate. (A nostro avviso, la più semplice è ricollocare i binari nell'originaria posizione che avevano fino al 1929, al centro della strada).

Riteniamo necessaria anche la presenza dei fili dell'alimentazione elettrica sull'intera linea (come peraltro previsto nel 1999), evitando la necessità di rotabili eccessivamente pesanti per l'inutile peso morto delle batterie (e senza dimenticare i pessimi risultati del tratto "senza fili" del filobus 90 tra Porta Pia e Termini).

A questi "lavori in corso", si devono aggiungere ulteriori azioni dell'amministrazione comunale.

L'assessore Eugenio Patanè, nel corso di alcuni incontri, ci ha comunicato che si sta occupando anche di due problemi "a monte":

- \* I depositi tranviari, propedeutici alla realizzazione di espansioni di rete, necessari per ricoverare un maggior numero di vetture. Sono state individuate varie aree.
- \* Le competenze professionali. Gli esperti di progettazione e di costruzione di linee tramviarie sono andati tutti in pensione e non sono stati rimpiazzati. Occorre ricostituire queste figure professionali.

A queste linee ormai di fase di realizzazione, seguono altri otto tronchi, per i quali in seguito a bando di gara è stato conferito appalto per la progettazione preliminare.

- \* Proseguimento della Tramvia Tiburtina fino a Ponte Mammolo.
- \* Prolungamento dell'attuale linea 2 da Piazza Mancini a Vigna Clara (Stazione FS)
- \* Linea su Viale Angelico, con due rami, per il Ponte della Musica fino all'Auditorium e per Piazzale Clodio.
- \* Due nuovi tronchi in zona Tor Vergata, in prosecuzione della Termini-Tor Vergata
- \* Tram Marconi. Purtroppo in ritardo per vari problemi insorti, tra cui il ricorso al TAR di due distributori di benzina.
- \* Linea trasversale San Paolo-Cinecittà. Appare piuttosto difficoltosa, anche in considerazione dell'attraversamento del Parco all'Appia Antica. Al momento non c'è neppure un tracciato definito.

Assoutenti Lazio esprime la massima soddisfazione per la ripartenza dei programmi tranviari dopo un lungo ed ingiustificato fermo, ed auspica l'integrale e veloce realizzazione di tutto quanto, senza nuovi intoppi; vigilerà sullo svolgimento dei lavori, contrastando anche tentativi di disturbo.

Nel contempo, Assoutenti Lazio invita ad avviare al più presto anche la terza fase delle linee già previste dal PUMS e concretamente individuate. Prima si comincia, prima si arriva.\* L'importante collegamento lungo Via Cavour e un tratto di Via dei Fori Imperiali. Indispensabile per la riqualificazione ed una vera pedonalizzazione dei Fori, ma nel contempo senza

penalizzare il trasporto pubblico. E necessario per poter eliminare gli autobus dalla parte più delicata di Roma.

\* Il Raccordo Lodi, per alleggerire e decongestionare Porta Maggiore, ora punto di passaggio obbligato per l'intera rete

\* La linea del Lungotevere, già studiata dall'urbanista Italo Insolera

\* La linea 23 su Via Ostiense

\* La linea su Corso Italia, utilizzando tutte le esistenti corsie riservate del 490.

\* Il prolungamento Termini-Università

\* Prolungamenti 8 a Bravetta, 14 a Tor Sapienza e 5 a Piazza delle Camelie.

E come ulteriore "problema a monte" indichiamo la necessità di ridurre drasticamente i tempi di approvazione e realizzazione di queste fondamentali infrastrutture.

