



COMUNICATO STAMPA

31 agosto 2023

DA ITALIA NOSTRA ROMA LA PROPOSTA PER UN “PIANO NATHAN” PER LA RETE TRANVIARIA DI ROMA. A COMINCIARE DAL RIPRISTINO DEL TRAM SU VIA NAZIONALE

PREMESSO CHE:

- 1) La Via Nazionale di Roma è tra le più frequentate da linee Bus Atac ed è per questo uno dei luoghi della Capitale con maggiore inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale, con particolare riguardo del suo naturale prolungamento nel “canyon” urbano di via del Plebiscito;
- 2) La linea Bus Atac di maggior frequenza è il 64, da Termini al Vaticano, con passaggi anche ogni 60/120 secondi, in ragione della elevatissima domanda di trasporto per tale tragitto;
- 3) Per soddisfare in modo ambientalmente e trasportisticamente sostenibile tale domanda è necessario una linea ad alta capacità, su ferro, un tram (è il caso di ricordare al proposito che uno dei primi collegamenti tramviario SRTO di Roma fu proprio lungo via Nazionale, inaugurata in occasione del Natale 1880, e che fu anche la prima a doppio binario);
- 4) Una linea tram 64, con tecnologia tradizionale con linea aerea di alimentazione è immediatamente fattibile ed operabile, pronta per il nuovo Giubileo, con i fondi del PNRR;

TUTTO CIO’ PREMESSO, ITALIA NOSTRA ROMA:

- 5) propone l’immediato varo di cantieri della linea tramviaria 64 Termini Vaticano, con tecnologia tradizionale con linea aerea di alimentazione, ove sia possibile far transitare in caso di necessità anche le vetture attualmente in servizio in città, da inquadrare nell’ambito di un più ampio “Piano Nathan” che possa portare la Capitale il più vicino possibile al ripristino del sistema su ferro voluto dal più grande Sindaco della storia di Roma e che al 31 dicembre 1929 raggiunse la sua massima espansione: 800 motrici e 280 rimorchi che circolavano su 59 linee, con 140 km di impianti e 400 km di lunghezza d'esercizio.

A tal fine la Sezione di Roma di Italia Nostra (Associazione nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione) iscritta al RUNTS, nella Sezione APS, ribadisce l’appello rivolto insieme ad ORT nel 2022 al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, al Ministero della Cultura e al Campidoglio affinché sia preservata e valorizzata l’attuale rete tranviaria della Capitale (da mettere a sistema con le altre linee di trasporto collettivo su ferro della città) e cui nemmeno il comune si è degnato di dare risposta; così come per la recente Lettera Aperta al Sindaco in merito alla ferro tranvia chiusa da anni da Centocelle a Giardinetti e da mantenere a scartamento ridotto come patrimonio storico-industriale.

«Fin dagli anni '90, Italia Nostra Roma ha suggerito il riuso del tram per servire il centro di Roma. Spiace constatare come da allora ben poco sia stato fatto. A marzo 1998 fu inaugurata la "nuova"

Linea 8 (Argentina - Casaleto) di 5 km, di cui però 3 km utilizzavano binari già esistenti, ma nello stesso periodo fu soppressa la Linea 13 (Largo Preneste - Piazza S. Giovanni di Dio) di 10 km. Di giugno 2013 è il prolungamento della Linea 8 da Largo Argentina a Piazza Venezia lungo circa 450 metri. E poi sostanzialmente più nulla, nell'inesorabile prosecuzione della linea di tendenza che dal 1929 ad oggi ha ridotto lo sviluppo della rete tranviaria da 140 a 47 km e il numero di linee in servizio da 59 a 6, senza contare le recenti soppressioni o limitazioni di linee per l'esecuzione di lavori di manutenzione per troppo tempo rimandati.

Nel frattempo innumerevoli piani di programmazione e sviluppo (ProIMo - Programma Integrato della Mobilità, Piano delle Certezze, Piano di Armonizzazione PRG, PGTU - Piano Generale del Traffico Urbano, PUP - Piano Urbano Parcheggi, PSMS - Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile e PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) sono stati studiati e approvati senza alcuna concreta applicazione e anche gli ultimi progetti recentemente finanziati suscitano non poche perplessità.

Sembra che adesso prevalga il principio che, per estendere la rete, prima occorra la rottamazione di tram e linee funzionanti, quando invece sarebbe molto più efficiente e meno impattante il graduale prolungamento delle linee esistenti mantenendo attive le tratte attualmente in esercizio.

Appare incomprensibile come si possano realizzare le 7 nuove linee e i 40 km previsti nel PUMS senza prevedere i nuovi depositi indispensabili per il ricovero e la manutenzione delle vetture tranviarie che vi dovranno svolgere servizio. Infine, per irrazionali motivazioni estetiche, si prevede di eliminare la linea aerea di contatto lungo alcune delle nuove tratte, con la conseguenza di dover acquistare nuovo materiale rotabile a batteria molto più costoso e inquinante a causa dei processi di smaltimento delle sue batterie una volta esauste. È peraltro arcinoto che presto le batterie andranno anche fuori mercato a causa dell'uso delle "terre rare", di cui esiste di fatto un monopolista quasi assoluto: la Cina.



Foto David Campione

Al riguardo, Italia Nostra Roma e i cittadini/utenti rappresentati da ORT (Osservatorio Regionale sui Trasporti) ritengono che, a fronte dell'inquinamento ottico "da filo elettrico" di nuove linee tranviarie, la soluzione di adottare tram con batterie chimico-elettriche sia di gran lunga peggiore per l'ambiente e comunque uno spreco ingiustificato. Meglio i fili dei vecchi tram della Roma novecentesca piuttosto che queste discutibili nuove tecnologie da cui traggono vantaggio quasi esclusivamente i rispettivi fornitori.

A Roma serve un'estensione della rete tram km x km e anno dopo anno.

Italia Nostra Roma e ORT chiedono al MiC, al MIMS e al Comune di Roma che anche in materia di mobilità si tuteli quello che c'è e che può continuare a funzionare preservando con la massima cura gli attuali tracciati con la relativa linea aerea di contatto, i rotabili e i depositi.

Si tutelino ad esempio la ferro-tranvia Casilina di 106 anni e i suoi rotabili del 1926 col binario a scartamento ridotto e col filo aereo di contatto. Si valorizzi anche la tratta della stessa linea lungo Via Giolitti e in particolare quella davanti al Tempio di Minerva Medica, dove non si capisce perché non possa passare un tram piccolo e non invasivo mentre dietro allo stesso passano 850 treni al giorno grandi e pesanti. Ancora, si prolunghi la linea fino a Termini (dove peraltro si attestava in passato, come evidenziato nella foto sottostante) per accrescerne la funzionalità e la sua valenza trasportistica. Si ripristinino immediatamente i 4 km di linea da Centocelle a Giardinetti inspiegabilmente chiusi dal 2015 e si studi il prolungamento per fasi della stessa fino a Tor Vergata, mantenendo l'esercizio sulla linea attuale e prevedendo la possibilità di servirla anche con l'attuale materiale rotabile. Si preservi il vecchio deposito di Centocelle con le sue strutture dei primi anni del '900 ancora in grado di svolgere egregiamente la loro funzione. Si conservino i vecchi tram che nel corso degli anni hanno dimostrato un'affidabilità di gran lunga superiore ai tram cosiddetti "moderni", peraltro con costi manutentivi nettamente inferiori. I tram senza chip si aggiustano sempre e facilmente perché, come dicevano i vecchi tranvieri, "quello che non c'è non si rompe!".



Il Comune di Roma, il MiC e il MIMS considerino patrimonio culturale trasportistico e culturale storico tutte le linee tranviarie esistenti.

La pianificazione di Roma sia congruente con le sue realtà e le sue fragilità. Non si rottamino vecchi tram e depositi come "Bainsizza". Si costruiscano nuovi depositi, si riapra subito la Centocelle - Giardinetti e la si riporti a Termini col filo. Il filo è sicuro e sostenibile, l'inquinamento chimico e il processo di lavorazione delle enormi batterie no!! Salviamo il salvabile e intelligentemente preserviamolo!»