

MANIFESTO DELLE ASSOCIAZIONI PER I TRAM DI ROMA

A seguito della insistente campagna contro i tram attuali e futuri di Roma, Odissea Quotidiana ha voluto promuovere un **manifesto condiviso** dalle Associazioni e dai gruppi di cittadini che a vario titolo si occupano della mobilità nella Capitale.

La città di Roma sconta **una grave carenza di infrastrutture per la mobilità** che va colmata il più rapidamente possibile per migliorare la qualità della vita dei suoi cittadini e l'esperienza dei tanti turisti che giungono ogni anno.

Gli studi svolti negli ultimi anni – a iniziare dal **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** – mostrano con evidenza quanto sia necessario affiancare allo sviluppo della rete metropolitana un mezzo di trasporto che si ponga ad un livello intermedio tra i bus, flessibili ma poco capienti e performanti, e le metropolitane, onerose, molto capienti ma con fermate più distanziate.

Il tram assolve efficacemente a questa funzione, andando ad **aumentare la qualità dell'offerta** della rete su ferro della Capitale, creando **maggiori interconnessioni** tra i nodi di scambio e permettendo al contempo di **ripensare gli assi viari attraversati** – sia in centro che in periferia – riqualificandoli attraverso la **ridistribuzione dello spazio pubblico** dalle auto alle persone: spazi verdi, spazi per incontrarsi, per vivere insieme e in sicurezza una città piacevole e accogliente.

I nuovi itinerari tramviari garantiranno **servizi rapidi**, grazie alla priorità semaforica e all'efficacia della trazione elettrica su ferro, **più capienti** dei bus, **più efficienti e confortevoli**, come già avviene nei migliori esempi europei e non solo. Infatti, dal 1990 ad oggi sono stati realizzati nel mondo quasi **5mila km di nuovi impianti tramviari**, di cui 900 km in 30 città francesi, con **passaggio in centri storici antichi** sovente dichiarati Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco.

Le **vibrazioni indotte dal passaggio dei nuovi tram** saranno minori di quelle prodotte dal traffico su gomma (auto private, traffico commerciale, bus): nel miglioramento del clima acustico-vibrazionale indotto dalla **riduzione della circolazione veicolare** lungo gli assi interessati, l'introduzione di tram di ultima generazione e la realizzazione di una sovrastruttura di posa dei

binari isolata dal resto della pavimentazione stradale, grazie all'apposizione di lastre di **materiale assorbente**, garantirà una drastica riduzione tanto del rumore quanto delle vibrazioni.

In tema di rumore, vibrazioni e usura del manto stradale è inoltre doveroso ricordare che la sollecitazione esercitata dal passaggio dei tram è distribuita efficacemente grazie alla mediazione dell'armamento, specie nel caso di rotaia ad appoggio continuo e piattaforma in calcestruzzo: per questo i moderni sistemi di armamento – il pacchetto costituito dalle rotaie e dallo strato di fondazione – **consentono l'azzeramento delle vibrazioni rispetto agli edifici e ai monumenti adiacenti al tracciato della tramvia.**

Nel caso dell'autobus, senza tale mediazione, il peso è scaricato in corrispondenza delle impronte degli pneumatici, quindi in punti specifici, senza distribuzione: questo origina **strappi del manto stradale, fessurazioni e avvallamenti** che al passaggio dei veicoli generano rumore e vibrazioni sia a bordo che verso l'esterno.

Per quanto concerne il temuto stridio nelle curve più strette (ovvero con raggio inferiore ai 22 metri), nel passato un tipico rumore delle tramvie, si ricorda che oggi si applicano **efficaci dispositivi di correzione dell'attrito ruota-rotaia**, che lo eliminano del tutto.

Chiediamo pertanto a gran voce all'Amministrazione capitolina di **proseguire rapidamente con la progettazione e la costruzione delle infrastrutture tramviarie** previste dal PUMS, consentendo – parallelamente alla realizzazione delle nuove metropolitane – un ampliamento in tempi rapidi della rete su ferro in città ed il miglioramento della qualità dell'offerta del trasporto pubblico.

Riguardo la rete tramviaria già in esercizio, è necessario proseguire nella **riqualificazione degli impianti** attraverso il rinnovo dell'armamento con tecnologie più moderne, la protezione delle corsie riservate e l'estensione dell'asservimento semaforico a tutta la rete per ottenere un aumento della regolarità e della velocità commerciale, il potenziamento degli impianti di alimentazione elettrica per consentire una maggiore resilienza della rete, la riduzione del numero di fermate – spesso troppo ravvicinate – e il miglioramento dell'accessibilità delle restanti.

È ora di dire basta a sterili polemiche pretestuose!

Roma attende da troppo tempo di diventare una città migliore.

SOTTOSCRITTORI: (in ordine alfabetico)

- [CeSMoT – Centro Studi sulla Mobilità e i Trasporti](#)
- [CityRailways](#)
- [Comitato Pendolari della Roma-Lido](#)
- [FIAB – Ostia in Bici](#)
- [Gazzetta dei Trasporti](#)
- [Giulia Sotto La Metro](#)
- [GRAF – Gruppo Romano Amici della Ferrovia](#)
- [Kyoto Club](#)
- [Legambiente Lazio](#)
- [Metrovia](#)
- [Mobilità Sostenibile VIII](#)
- MOTUS – MObilità e TURismo Sostenibile
- [Movimento Diritti dei Pedoni](#)
- [ORT – Osservatorio Regionale sui Trasporti del Lazio](#)
- [Per Roma](#)
- [Pillole di Tram](#)
- [Roma Fa Schifo](#)
- [Salvaiciclisti Roma](#)
- [Salviamo la Metro C](#)
- [Settimo Bicyclettari](#)
- [TSRL – Trasporti Storici di Roma e Lazio](#)
- [Tutti per Roma, Roma per tutti](#)
- [UTP – Associazione Utenti del Trasporto Pubblico di Roma](#)
- [Vivinstrada](#)

